# Das Recht der Floßfahrt unter besonderer Berücksichtigung der mainfränkischen Flößerei.

## Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

**Friedrich Degner**
aus Nürnberg

Approbiert am 25. II. 1938

1938

Buchdruckerei Otto Mauser, Forchheim Ofr., Klosterstr. 16

1938/83

Referent: Univ.-Professor Dr. Liermann

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

*Meinen Eltern!*

# Inhaltsübersicht.


| | Seite |
|---|---|
| **A. Die Flößerei** | 1 |
| I. Begriff und Geschichte der Flößerei | 1 |
| II. Arten der Flößerei | 3 |
| 1. Flößerei mit ungebundenen Hölzern (Triftflößerei) | 3 |
| a) Klafterflößerei | 3 |
| b) Wildflößerei | 4 |
| 2. Flößerei mit verbundenen Hölzern | 4 |
| a) Gestörflößerei | 4 |
| b) Eigentliche Flößerei | 5 |
| 3. Die Mainflößerei | 7 |
| a) Die Art der Ausübung | 7 |
| b) Geschichte der Frankenwaldflößerei | 8 |
| **B. Das Flößereirecht** | 12 |
| I. Das Flößereirecht vor 1895 | 12 |
| 1. Das Wasserrecht | 12 |
| a) Die öffentlichen Flüsse | 12 |
| b) Die privaten Gewässer | 12 |
| c) Das Floßregal | 13 |
| 2. Das Flößereirecht des Maingebiets | 14 |
| a) Der Main als „konventioneller" Strom | 14 |
| b) Die provisorische Floßordnung von 1850 | 16 |
| c) Die revidierte Floßordnung für den Frankenwald von 1849 | 17 |
| aa) Der Befähigungsnachweis | 17 |
| bb) Die Haftung des Floßherrn | 18 |
| cc) Der Floßausschuß | 18 |
| II. Das Reichsgesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895 | 19 |
| 1. Die Entstehung des Flößereigesetzes | 19 |
| a) Entwürfe | 20 |
| b) Gesetzesvorlage und Gesetz | 21 |
| 2. Flößereigesetz, Binnenschiffahrtsgesetz u. Handelsgesetzbuch | 22 |
| 3. Der Floßführer | 24 |
| a) Begriff des Floßführers | 24 |

Seite

b) Vorbildung . . . . . 25
c) Der Dienstherr des Floßführers . . . 27
d) Das Diensverhältnis . . . . 29
e) Die gesetzliche Vertretungsmacht . . . 31
4. Die Pflichten des Floßführers . . . . 32
a) Vor Antritt der Reise . . . . 33
aa) Prüfung des Fahrzeugs . . . . 33
bb) Prüfung des Frachtguts . . . . 34
b) Während der Reise . . . . . 36
c) Nach Beendigung der Reise (Ablieferung . 38
aa) Die Anzeige . . . . . 38
bb) Die Festlegung des Floßes . . . 40
cc) Ablieferungshindernisse , . . 41
5. Die Floßmannschaft . , . . . 41
a) Begriff . . . . . 41
b) Der Dienstvertrag . . . . . 42
aa) Abschluß und Dienstantritt . . . 42
bb) Der Lohn . . . . . 43
cc) Beendigung des Dienstverhältnisses . . 44
6. Die Pflichten des Floßmannes . . . . 45
7. Der Floßfrachtvertrag . . . . . 46
a) Begriff . . . . . 46
b) Quellen . . . . . 46
c) Abschluß des Vertrags . . . . 47
aa) Der Frachtbrief . . . . . 48
bb) Der Lieferschein . . . . . 48
cc) Der Ladeschein . . . . . 49
d) Die Haftung des Frachtflößers . . . 49
e) Die Ausführung des Vertrags . . . 49
f) Die Rechtstellung des Absenders . . . 50
8. Die Verklarung . . . . . 51
a) Begriff . . . . . 51
b) Unterschied zum Seerecht . . . . 51
c) Die Verklarung im Flößereirecht . . . 52
aa) Der Antrag . . . . . 52
bb) Die örtliche Zuständigkeit und das Verfahren 52
cc) Die Kosten . . . . . 54
9. Die Haftung des Eigentümers für Floßunfälle . 55
a) Die Haftung für Beschädigungen durch das Floß 55
aa) Die dingliche Haftung . . . . 57
bb) Die persönliche Haftung . . . . 58
cc) Die Pfandklage . . . . . 59
dd) Das Rückgriffsrecht des Eigentümers . 49

Seite

b) Die Haftung für Bergung und Hilfeleistung . 60
aa) Die Bergung . . . . . 60
bb) Die Hilfeleistung . . . . . 61
cc) Ausschluß des Rettungslohnes . . . 61
dd) „Vertraglicher" Rettungslohn . . . 62
ee) Die Höhe des Rettungslohnes . . . 63
ff) Das Pfandrecht des Retters . . . 64
gg) Der Gerichtsstand der Pfandklage . . 64
hh) Das Zurückbehaltungsrecht . . . 65
ii) Der Gegenstand der Haftung . . . 65
kk) Der Regreßanspruch des Eigentümers . 65
c) Die Rangfolge der Pfandrechte . . . 65
10. Die Verjährung der Ansprüche . . . 66
11. Die Zuständigkeit des Reichsgerichts . . 68

## Literatur-Verzeichnis.


Allgemeines Landrecht für die preußischen Staaten, Berlin 1794

Altes Testament

Bayerland das, Illustrierte Halbmonatschrift für Bayerns Land und Volk, Sonderheft 1929, Bayerische Städtebilder: Kronach

Bayerisches Regierungsblatt von 1850 und 1865, München

Bayerisches Wasserbenützungsgesetz vom 28. Mai 1852

Begründung zum Binnenschiffahrts- und Flößereigesetz, Stenographischer Bericht über die Verhandlungen des Reichstags IX. Legislaturperiode III. Session 1894/95 Anlageband

Beyer, Karl, Mittelrheinisches Urkundenbuch, Koblenz 1800

Bürgerliches Gesetzbuch

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, Stuttgart 1922

Conrad, Flößereirecht im Handwörterbuch der Staatswissenschaften Band IV Jena 1909

Döllinger, Sammlung der Verordnungen des Königreichs Bayern von 1835–52, München 1854.

Düringer-Hachenburg, Kommentar zum Handelsgesetzbuch 3. Aufl., Band I 1930

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, Jena 1880

Ehrenberg, Handbuch des gesamten Handelsrechts Band VII, Leipzig 1918

Eymann, Wassergesetze für das Königreich Bayern, München 1908

Fleischmann, Flößerei im Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts, Tübingen 1913

Förtsch, Die Reichsgesetze betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei, Leipzig 1900

Hellwig, Verträge auf Leistung an Dritte, Leipzig 1899.

Handwörterbuch der Rechtswissenschaften Band II.

Hirsch – v. Seydel, Das preußische Wassergesetz vom 7. April 1913, Berlin 1914.

Holtzendorf von, Enzyklopädie der Rechtswissenschaften Bd. I, Leipzig 1880.

Köberlein, Der Obermain als Handelsstraße im späteren Mittelalter in Schanz: Wirtschafts- und Verwaltungsstudien Erlangen und Leipzig 1899.

Klettke, Die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874.

Keutgen, Die Deutsche Stadt im Mittelalter, Berlin 1874.
Landgraf, Die Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei, Berlin 1900.
Makower-Loewe, Binnenschiffahrt, Berlin 1923.
Mirus, Das Seerecht und die Flußschiffahrt nach preußischen Gesetzen, Leipzig 1839
Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Band I und II, Leipzig 1903
Müller-Erzbach, Deutsches Handelsrecht, Tübingen 1928
Neubauer, Zusammenstellung des in Deutschland geltenden Wasserrechts, Berlin 1881.
Oberfränkisches Kreisamtsblatt von 1849
Pfofferoth, Das Flößereigesetz, Berlin 1895.
Planitz, Grundzüge des deutschen Privatrechts, Berlin 1925
Pözl von, Die bayrischen Wassergesetze vom 28. 5. 1852, Erlangen 1880 . . .
Rechtsvergleichendes Handwörterbuch, Berlin 1931
Reichsgesetzblatt Nummer 23.
Sachsenspiegel erklärr und übertragen von Hans Christof Hirsch, Berlin Leipzig 1936 Verlag de Gruyter.
Schaps, Das deutsche Seerecht, Berlin 1906
Schelcher, Wassergesetze für das Königreich Sachsen vom 12. Dez. 1909, Leipzig 1909.
Schenkel, Das badische Wasserrecht vom 25. Juni 1876, Karlsruhe 1876.
Stoerk, Flößerei im Handbuch der Staatswissenschaften Band II, Jena 1900.
Stöhr, Neue Chronik der Stadt Kronach 1825.
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch Band IV, Berlin 1933.
Sydow, Das deutsche Seerecht, Berlin 1906.
Weniger, Das Flößereirecht, Dissertation Würzburg 1920.
Wilde, Der Floßfrachtvertrag, Dissertation, Leipzig 1925.

| | |
|---|---|
| Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen | 6/99 |
| Entscheidungen des Reichsgerichts bei Bolze | 1/Nr. 1026 |
| Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts | 21/356 |

## Verzeichnis der Abkürzungen.

| | |
|---|---|
| Bayer. W. G | bayerisches Wasserbenützungsgesetz |
| Bayer. Reg.Bl. | Regierungsblatt für das Königreich Bayern |
| BGB. | Bürgerliches Gesetzbuch |
| Binn.Schiff.G. | Binnenschiffahrtsgesetz |
| EGBGB. | Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch |
| FGG. | Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit |
| FlG. | Flößereigesetz |
| Gew.O. | Gewerbeordnung |
| GVG. | Gerichtsverfassungsgesetz |
| HGB. | Handelsgesetzbuch |
| Oberfr. Kr.Bl. | Oberfränkisches Kreisamtsblatt |
| Prov. FlO. | Provisorische Floßordnung für den Main von 1850 |
| RG. | Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen |
| ROHG. | Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts |
| RGBl. | Reichsgesetzblatt |
| R.Str.O. | Reichsstrandungsordnung |
| Rev. FlO. | Revidierte Floßordnung für den Frankenwald von 1849 |
| Instr. | Instruktion zur revidierten Floßordnung |
| SO. | Seemannsordnung |
| Sten.Ber. | Stenografischer Bericht über die Verhandlungen des Reichstags |

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41533921_0074

# A. Die Flößerei.

## I. Begriff und Geschichte der Flößerei.

Das Wort „flößen" bedeutet eigentlich „fließen machen", d. h. schwimmen lassen auf der Oberfläche des Wassers. Dies ergibt sich schon aus einer Stelle im Gudrunlied und auch aus dem Dänischen, das die alten Wortbedeutungen sehr treu bewahrt hat.[1] Die Flößerei ist weniger ein Transportgewerbe für Waren, sondern hier sind Transportmittel und zu beförderndes Gut ein und dasselbe, nämlich das rohe, unverarbeitete Holz. Deshalb steht auch die Flößerei im engsten Zusammenhang mit dem Holzhandel und die ersten Nachrichten darüber sind dort zu finden, wo von einem ersten größeren Bedarf an Bauholz, dessen Erwerb und Handel berichtet wird. Man hat sich schon eifrig bemüht, an Hand verschiedener Quellen das Alter der Flößerei überhaupt festzustellen. Sehr frühe Anhaltspunkte fand man z. B. im Alten Testament.[2] Auch in Europa schloß man aus dem Vorhandensein von Worten. die aus dem Keltischen stammen und sich auf die Flößerei beziehen, auf einen sehr alten Betrieb dieses Gewerbes.

Ganz allgemein kann man wohl behaupten, daß irgendwann einmal der auf dem Wasser schwimmende Baumstamm dem Menschen zur Belehrung gedient hatte. Unzweifelhaft steht fest, daß das Flößen der älteste Versuch des Menschen zur Schiffahrt war, vor allem zum Uebersetzen von großen Wasserläufen mit der ganzen Habe, da hierzu ja der Einbaum nicht ausreichte. Als man dann später zu großen Bauten starke Hölzer benötigte und die Niederlassungen oft in weniger holzreichen Gegenden errichtet wurden, erkannte man das ursprünglich nur als reines Beförderungsmittel dienende Floß in einer anderen, wichtigeren Bedeutung.

Die ältesten Völker kannten schon den Transport von Bauhölzern durch Flößen. Schon der ältere Plinius[3] erwähnt, daß der König Erythres sich der Flöße zur Verbindung der Inseln des Roten Meeres bediente. Auch die Trojaner sollen mit Hilfe von Flößen über den Hellespont nach Thrazien übergesetzt sein.

1) s. Carl Friedrich im Handwörterbuch der Rechtswissenschaften.
2) 3. Buch der Könige (vergl. C. Friedrich a.a.O.)
3) um 1600 v. Chr. (vergl. C. Friedrich a.a.O.

Im Alten Testament wird berichtet, daß David, vor allem aber sein Sohn Salomo [4] sich zu dem berühmten Tempelbau von König Hiram von Tyrus Cedern und Tannen aus dem Libanon kommen ließen. Die Bäume wurden, nachdem sie geschlagen und entästet waren, zum Meer herabgebracht und zu Flößen zusammengefügt, um dann nach Japho gebracht zu werden. Wörtlich schreibt Salomo an Hiram: „Meine Knechte sollen sie ⟨Cedern und Tannen⟩ von Libanon herabbringen ans Meer und ich will sie in Flöße legen lassen auf dem Meer bis an den Ort, den du mir wirst sagen lassen." [5]

Auch Hannibal setzte, wie Livius [6] erzählt, auf riesigen Flößen mit seinem ganzen Heer und den Elefanten über die Rhône.

Interessant werden aber diese Quellen erst dann, wenn sie über die Technik und die Organisation des entstandenen Gewerbes nähere Aufschlüsse geben. Dies ist der Fall mit dem ersten Auftreten genossenschaftlicher Verbände, der Schifferschaften. Die ersten verläßlichen Angaben über einen umfangreicheren Holzhandel, der ja die Grundlage der Flößerei bildete, stammen aus dem 12. Jahrhundert. Die Stadt Lübeck erließ 1188 eine Anordnung [7] über den Holzverkauf. Beyer [8] erwähnt die Zollrolle des St. Simeonstiftes in Trier aus dem Jahr 1209, worin „de qualibet massa lignorum vel que vulgariter vloze" ebensoviel Zoll verlangt wird wie von den Schiffen. Im 13. Jahrhundert findet man dann schon mehr Nachrichten über die Flößerei. Natürlich hatte die Flößerei vor allem in den westlichen Gebieten, am Rhein und im Süden an der Donau, eher eine größere Bedeutung erlangt, als in den östlichen und nördlichen Landstrichen des Elbe-, Weser- und Odergebietes.

Schon immer kannte man, vor allem mit Rücksicht auf die oft ganz unterschiedlichen Verhältnisse der Wasserläufe, zwei Arten der Flößerei: einmal die Flößerei mit unverbundenen Hölzern, auch Triftflößerei genannt, wie wir sie noch heute vor allem im Gebirge, im Bayerischen Wald, im Schwarzwald und auf den Floßbächen des Frankenwalds antreffen, und dann die Flößerei mit verbundenen Hölzern, die besonders auf den größeren schiffbaren Strömen und Flüssen betrieben wird.

4) um 1013 v. Chr.
5) Buch der Könige 5/9; ⟨vergl. C. Friedrich a.a.O⟩
6) Livius XXI/27; ⟨vergl. C. Friedrich a.a.O.⟩
7) Keutgen I S. 153.
8) Mittelrheinisches Urkundenbuch, Koblenz 1800.

## II. Arten der Flößerei.

### 1. Flößerei mit ungebundenen Hölzern (Triftflößerei).

#### a) Klafterflößerei.

Die Flößerei mit freischwimmenden, nicht zu einem Floß vereinigten Hölzern kann auf zwei verschiedene Arten erfolgen: einmal in der Verflößung von ganzen Stämmen, der Klafter- oder Scheitflößerei, und dann in der Flößerei von Klötzen und Blöcken. Die letztere Art bezeichnet man auch als Wildflößerei. Diese Arten der Flößerei werden grundsätzlich nur auf den nicht schiffbaren Gewässern, namentlich des Gebirges, betrieben. Da dabei der ganze Wasserlauf und auch die Ufer weitgehend in Anspruch genommen und betroffen werden, sind vorher sorgfältige Vorbereitungen für den reibungslosen und möglichst gefahrlosen Verlauf der Holzbeförderung notwendig. Zunächst müssen einmal an den Ufern alle Vorsprünge und Hindernisse, im Flußbett selbst Steine und Untiefen möglichst beseitigt werden. Die Nebenläufe und Abzweigungen des Gewässers müssen gesperrt werden, damit sich das Holz nicht hineinverirrt, ferner muß das Ufer an solchen Stellen, wo leicht eine Stockung eintreten könnte, so beschaffen sein, daß die Holz- und Floßknechte jederzeit leicht herankönnen, um die erfolgten Stauungen zu beseitigen, und schließlich müssen am Bestimmungsort Vorrichtungen zum Auffangen der Hölzer vorhanden sein.

Im Sommer werden die Bäume hoch oben im Gebirge geschlagen, von der Rinde befreit und dann liegen gelassen. Erst im Winter können sie dann auf Schlitten zum Wasserlauf herabgebracht und dicht an ihm aufgestapelt werden. Wenn dann im Frühjahr die Schneeschmelze den Wasserlauf in ein reißendes Wildwasser verwandelt, werden die Stämme hineingelassen. Da oft einzelne Hölzer an noch vorhandenen Hindernissen hängen bleiben und dadurch leicht den ganzen Transport aufhalten, sind auf der ganzen Strecke, besonders aber an solchen gefährdeten Stellen, Arbeiter postiert, die mit langen Floßhacken den Wasserlauf freihalten müssen. Am Ende der „Floßstraße" werden die Hölzer in sogenannten „Floßrechen" aufgefangen und dann entweder herausgezogen und im „Holzgarten" zum Trocknen aufgestapelt oder im Wasser belassen, wenn sie für den weiteren Transport zu Flößen vereinigt werden sollen.

### b) Wildflößerei.

Viele kleinere Gebirgsbäche sind aber nicht einmal zur Trift ganzer Stämme geeignet, sei es daß sie im größten Teil des Jahres zu wenig Wasser führen oder daß das Bachbett zu starke und zu enge Windungen aufweist. Dann werden die Stämme nicht im ganzen geflößt, sondern vorher soweit zerkleinert, wie es für ihre spätere Verwendung nötig ist. Oft befindet sich in der Floßstraße nur zur Zeit der Schneeschmelze oder übermäßiger Niederschläge genügend Wasser. Die Stücke bleiben dann so lange liegen, bis ein günstiges Hochwasser sie fortschafft.

Diese Art der Flößerei bietet natürlich große Nachteile, einmal schon wegen der zeitlichen Unbestimmtheit und Unregelmäßigkeit des Transports, dann aber vor allem auch deswegen, weil das Holz oft lange den Unbilden der Witterung und den großen Temperaturschwankungen ausgesetzt ist, teilweise im Wasser liegt und dadurch leicht schlecht, wenn nicht unbrauchbar zu weiterer Verwendung und Verarbeitung wird. Aus diesen Gründen ist die Art der Flößerei bei uns nahezu verschwunden. In anderen Ländern, vor allem in Skandinavien, Rußland und Amerika hingegen wird sie auch heute noch in großem Umfange betrieben. Gerade aber Deutschland, das zwar einen reichen, jedoch keinen unerschöpflichen Waldbestand besitzt und das Holz als Ausgangsstoff für lebenswichtige Rohstoffe und Erzeugnisse verwendet, kann es sich unter keinen Umständen leisten, durch eine derartige Flößerei alljährlich große Mengen besten Holzes verderben zu lassen.

## 2. Flößerei mit verbundenen Hölzern.

### a) Gestörflößerei.

Bei Vorhandensein eines schiffbaren Gewässers werden die einzelnen Stämme nicht mehr für sich allein befördert, sondern, nachdem sie abgemessen und die Maße an ihnen vermerkt worden sind, zu sogenannten „Gestören“ [9] zusammengefügt. Die Art der Zusammenfügung richtet sich ganz nach der Beschaffenheit des Wasserlaufs. Auf ruhig fließenden Gewässern genügt es, wenn über die nebeneinander liegenden Stämme kleinere Querbalken gelegt und diese durch große Nägel oder Krampen mit den Stämmen verbunden werden. Handelt es sich allerdings um einen Fluß mit starker oder gar reißender Strömung, so genügt diese Art nicht mehr. In

9) kleine Teilflöße.

diesem Fall werden die einzelnen Stämme mit zähen Wurzeln oder jungen, elastischen Fichtenstämmchen am oberen und unteren Ende zusammengeflochten. Diese Verbindung ist dann nicht starr, sondern erlaubt den einzelnen Stämmen eine gewisse Bewegungsfreiheit nach oben und unten, wodurch das ganze Floß sehr elastisch bleibt. Die „Gestöre" werden hierauf aneinandergehängt, die leichteren an den Anfang, die schwereren an den Schluß, weil sich auf diese Weise das Floß leichter lenken läßt. Die Befestigung der „Gestöre" untereinander geschieht auch wieder mit zähen Wurzeln. Diese Kette aus mehreren „Gestören", das eigentliche Floß, ist ziemlich beweglich und kann sich leicht den Biegungen und Windungen des Flußlaufes anpassen.

Auf dem mittleren Teil des Flosses wird, da ja eine derartige Floßfahrt mehrere Tage dauern kann, eine Floßhütte errichtet, die in einen Schlafraum und in einem Koch- und Aufenthaltsraum für Tag geteilt ist. Am Abend legen sich die einzelnen Gestörflöße um das Hüttenfloß, auf dem das Essen gemeinsam eingenommen wird. Die Tagesrationen werden am Morgen ausgegeben, da tagsüber die Gestörflöße wieder allein fahren. Diese Art der Flößerei, die „Gestörflößerei", wird nur auf solchen Kanälen und Flüssen betrieben, deren Grund mit der Floßstange, dem „Staken" erreicht werden kann und daher auch eine eigene Steuervorrichtung nicht nötig ist. In erster Linie findet man diese Flößerei auf den Zuflüssen der großen Ströme.

### b) Eigentliche Flößerei.

Erreicht nun ein derartiges Gestörfloß den Hauptstrom, so müssen die Gestörflöße zu einem Hauptfloß vereinigt werden. Zu diesem Zweck werden die einzelnen Gestörflöße auseinandergenommen und die Stämme von Moos und Schlamm gereinigt. Dann setzt man die Stämme wieder zu Gestören zusammen, jedoch muß diesmal die Verbindung fester und dauerhafter sein. Die einzelnen Gestöre werden wieder zum „Hauptfloß" vereinigt.

Da jetzt der Wasserlauf eine große Tiefe besitzt und daher der Grund mit den Floßstangen nicht zu erreichen ist, muß das Floß auch eine geeignete Steuervorrichtung erhalten. Zu diesem Zweck werden am Ende und an der Spitze des Floßes mehrere sogenannte „Lappen" (Steuerruder) angebracht. In vielen Gegenden findet man diese Art der Steuerung auch bei kleinen Ruderbooten,

wobei dieses Steuerruder gleichzeitig auch zur Fortbewegung benützt wird. Natürlich befindet sich auch auf dem Hauptfloß eine Floßhütte. Bei Nacht müssen, ähnlich wie bei Schiffen, am Anfang und Ende des Floßes Positionslichter angebracht werden. Die Fortbewegung des Floßes geschieht entweder durch die Strömung selbst, falls diese genügend stark ist, oder durch vorgespannte Schlepper. Die Fahrt erfolgt nur am Tage, da nachts eine zu starke Gefährdung der Schiffahrt vorliegen würde und da die Floßmannschaft auch der Ruhe von ihrem anstrengenden Dienst bedarf.

Da das Floß im Verhältnis zu einem Schiff doch noch ziemlich locker zusammengefügt ist, kann man es nicht plötzlich anhalten, sondern die Fahrt muß langsam abgebremst werden. Bei den Gestörflößen geschieht dies entweder durch einen schleifenden Anker oder durch ein Seil, das am Ufer und an einem Stamm befestigt ist. Freilich muß auch hier durch langsames Nachgeben die Fahrt allmählich vermindert werden.

Bei den Hauptflößen richtet man eine eigene Bremsvorrichtung ein. Schon beim Zusammenbau der Gestöre hat man eine Lücke in einem Gestör gelassen, über die ein Stamm quer zur Fahrtrichtung befestigt wird. Durch den anderen Teil der Oeffnung steckt man einen langen, kräftigen Stamm, der bis zum Grund des Gewässers reicht und auch noch über das Floß hinausragt. Soll das Floß angehalten werden, dann muß der Stamm auf den Grund gedrückt werden, sodaß er auf diesem aufschleift. Dadurch vermindert sich die Fahrt allmählich bis zum Stillstand. Man bezeichnet diese Art des Anhaltens mit dem Fachausdruck „Schleifen."[10]

Diese mehr technischen Einzelheiten scheinen auf den ersten Blick für die rechtliche Betrachtung der Flößerei überflüssig zu sein. Dem ist aber nicht so. Gerade für die spätere rechtliche Behandlung des Floßführers und seines Befähigungsnachweises bilden diese technischen Betrachtungen die Grundlage für das Verständnis, warum vom Floßführer eine derartige Vorkildung verlangt wird. Es zeigt sich auf Grund der allgemeinen Betrachtungen, daß eben der Floßführer nicht nur reiner Vorgesetzter sein kann, sondern auch genügende Fachkenntnisse mitbringen muß. Um dies verständlich zu machen, wurden die rein technischen Einrichtungen des Floßes entsprechend eingehend behandelt.

10) vergl. Fleischmann: Flößerei im Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts. Stoerk: Flößerei im Handbuch der Staatswissenschaften.

## 3. Die Mainflößerei.

### a) Die Art der Ausübung.

Ein Mittelding zwischen der eigentlichen Flößerei mit verbundenen und der Triftflöserei mit unverbundenen Hölzern ist die Floßfahrt auf dem Main, besonders im Oberlauf, dem Gebiet des Frankenwalds.[11] Sie kommt teils in der einen, teils in der anderen Gestalt vor. Doch selbst wenn man von der Triftflößerei mit unverbundenen Hölzern absieht, zeigt sich, daß auch die Flößerei mit verbundenen Hölzern in dieser Gegend einen wesentlich anderen Charakter hat. Ein Fachkundiger aus dem oberfränkischen Flößerstädchen Kronach schildert sie folgendermaßen:[12]

Die von Holzhauern im Wald gefällten und entrindeten Baumstämme werden durch Fuhrleute zum nächsten Floßbach angeliefert, dessen Quellwasser durch eine Stauanlage (Erddamm mit Schleusenanlage angesammelt wird. Unter Benützung eines solchen „Schutzteiches" werden im Herbst und Frühjahr, wenn häufige Regenfälle und Schneeschmelze die Ansammlung größerer Wassermengen begünstigen, die unterhalb der Stauanlage angelieferten Hölzer dadurch zu Tal befördert. Die „Blöcher" [13] werden zu den zahlreichen Sägemühlen geschafft, wo sie während des Jahres zu Brettern geschnitten werden. Die „Pfaden" [14] werden an den Spitzen durch schwache Querhölzer leicht verbunden und so als „Kapeln" zu den Lagerplätzen Rodach, der unteren Haslach oder Kronach geflöst. Ist auf diese Weise alles Langholz zum Lagerplatz gebracht, so werden die nur leicht verbundenen Baumstämme wieder ans Land „ausgeschleift", hier die gleich starken Stämme ausgewählt, jedesmal in einer Anzahl von sieben bis zehn Stück auf die gleiche Länge gebracht und sodann mittels Querhölzer an beiden Enden fest zu „Böden gespannt."[15] Eine größere Anzahl solcher „Böden", die, wieder zu Wasser gebracht, teilweise noch mit Brettern und Stangen beladen werden, gibt eine „Floßreise", deren Ausgangspunkt meist die Zollschere unterhalb Kronach und deren Ziel Aschaffenburg ist, wenn nicht etwa schon mainabwärts die Floßware verkauft wird.

Wir sehen hier demnach eine ganz eigene Art der Flößerei. Die Floße selbst sind bei weitem nicht so groß wie die auf der

11) s. v. Pözl, Die bayer. Wassergesetze, S. 454.
12) s. Hummel in Bayerland.
13) 3 m lange Baumstücke.
14) lange Holzstämme.
15) verbunden.

Donau, dem Rhein, der Elbe und der Weser. Auch wird dazu noch sehr viel Fracht auf den Flößen in Form von Brettern und Scheitholz mitgenommen.

Der Verkauf der Hölzer, die Organisation des Transports durch die Fuhrleute aus dem Wald an die Floßbäche und durch die Floßknechte talabwärts sowie die eigentliche Verflößung auf dem Main geschieht durch die Holzhändler. Jeder Floßholzhändler unternimmt im Jahr mehrmals mit einer größeren Anzahl von „Floßböden" eine Floßreise mainabwärts, um seine Ware gewinnbringend zu verkaufen.

Bis ins 19. Jahrhundert beherrschte der Holzhandel und damit die Flößerei das gesamte bürgerliche Leben der Frankenwaldorte und ernährte einen großen Teil der Bevölkerung. Der Flößereibetrieb war vor allem schon deswegen viel ausgedehnter, weil vor dem Bau von Eisenbahnen und anderen Verkehrsmitteln alles zu Wasser verschickt werden mußte, so besonders auch die Bretter, die zu festen Floßstücken zusammengefügt wurden und die man „Stümmel" nannte. Im folgenden soll nun kurz die geschichtliche Entwicklung des Holzhandels und der damit eng verbundenen Flößerei geschildert werden.

### b) Geschichte der Frankenwaldflößerei.

Die Schiff- und Flößbarkeit des Obermains beginnt mit der Einmündung der die Frankenwaldzuflüsse zusammenfassenden Rodach auf bambergischem Boden unterhalb von Kronach. Von hier bis Würzburg reicht in handelsgeschichtlichem Sinn der Oberlauf des Mains. Auf diesem Teil des Mains hatte sich schon früh ein beträchtlicher Handelsverkehr entwickelt, in dem besonders die Flößerei einen bedeutenden Platz einnahm.

Der Beginn eines regeren Verkehrs auf dem Main begann mit der dichteren Besiedlung der Obermainländer in der Merowinger- und älteren Karolingerzeit. Einige wenige Stellen in Chroniken und Kapitularien aus der Zeit Karls des Großen deuten auf einen Handelsverkehr hin, der gerade am bambergischen Obermain sich zwischen Franken und Slaven entwickelt hatte.

Die Gründung des Bistums Bamberg [16] schuf dem Obermainland eine bedeutsame wirtschaftliche Stellung. Anderthalb Jahrhunderte später, im Jahr 1157, bedarf es des mächtigen Eingreifens Friedrichs I., um den Kaufleuten auf dem Main von Bamberg bis Mainz „neue und ungewohnte" Zollplackereien zu ersparen.

16) 1007.

Geradezu ins einzelne gehende Aufschlüsse über Schiffahrt und Flößerei auf dem Main zu Beginn des 15. Jahrhunderts verdanken wir einer ziemlich unbeachtet gebliebenen Gruppe von Originalurkunden aus dem Jahr 1406–1408.[17] Alle haben als Anlaß den gleichen Grund: die Bamberger „bürger, schiflewte und floßlewte, die dez heiligen reich straßen auf dem pawen", klagen über Zollbedrückungen und bringen diese Klage vor bei Friedrich Schenk zu Limpurg, dem Hauptmann und obersten Richter des fränkischen Landfriedens.

Ganz bedeutend trat damals schon die Holzausfuhr in Erscheinung, die in erster Linie durch das Flößen des Holzes erfolgte. Bei diesen Flößen wurde unterschieden einmal nach der Holzart, sodann nach der Größe und Zahl der Bemannung. Man kannte das einfache Floß, von einem einzigen Knecht geführt, und das „geherrte stuck, daz czwen knechte füren."

Für den Schiffs- und Floßverkehr im 15. Jahrhundert geben die Zollurkunden wertvolle Aufschlüsse. Das älteste hierher gehörige Aktenstück ist eine Eintragung auf F 63a des Kopialbuches des Fürstbischofs Friedrich von Aufseß.[18] Es stellt eine Verordnung über die Holznutzung und Beförderung mit Flößen im „wald" dar, wobei unter „wald" die mächtigen Forste am Obermain, im Rodachgebiet und der ganze Bambergische Frankenwald zu verstehen sind. Es wird z. B. die erlaubte Menge Floßholz für einen Unternehmer für das Jahr auf 12 „böden" [19] festgesetzt. Es steht fest, daß die Frankenwaldflößerei schon damals mit ziemlicher Regelmäßigkeit bis nach Mainz reichte. Die Rechnung des dortigen Zöllners aus den Jahren 1496/97 stellt den Endpunkt der damaligen Frankenwaldflößerei fest: „item Nickel Schmabrich und Hans Schmidlein haben dem Pischof von Mencz durg den Zoll gfürtt 13 rig und 2 poden."

Die am Zusammenfluß der Haslach, Rodach und Kronach günstig gelegene Stadt Kronach war jahrhundertelang einer der Hauptsitze der Holzhändler oder Floßherren, wie sie damals auch genannt wurden. Schon eine Zollrolle aus dem Jahr 1491 nennt deren nicht weniger als 36.

Um die bedeutende Holzausfuhr als Einnahmequelle für die fürstbischöfliche Zollkasse nutzbar zu machen, bestand seit Mitte des

17) im Stadtarchiv Bamberg, vergl. Köberlein: Der Obermain als Handelsstraße im späteren Mittelalter.

18) im Kreisarchiv Bamberg; vergl. Köberlein a.a.O.

19) Floßabteilungen.

16. Jahrhunderts [20] die schon oben erwähnte „Zollschere" unterhalb der Stadt Kronach. Die Zollrechnungen des Zolleinnehmers aus den letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts ergeben ein anschauliches Bild von der wirtschaftlichen Bedeutung der Flößerei im späteren Mittelalter. Es waren ganz bedeutende Mengen Holz, die hier zur Verzollung gelangten. Nicht weniger bedeutend war aber auch die Menge der Waren verschiedenster Art, die mit den „Floßböden" als „Oberlast" befördert wurde.

Flößerei und Holzhandel waren von alters her ein freies Gewerbe und keinem strengen Zunftzwang unterworfen, was allerdings oft zu schweren Mißständen führte, da sich unerfahrene und vielfach auch untaugliche Leute breitmachten und damit dem Gewerbe und seinem Ansehen erheblichen Schaden zufügten.

Im 30jährigen Krieg war der Holztransport nach Unterfranken lange Zeit vollständig unterbunden. Der Kronacher Bürgermeister Zitter [21] berichtet in seiner Beschreibung der Belagerung, daß erst nach der Vertreibung der Schweden aus dem Stift Würzburg „die Pass wieder eröffnet und unseren Cronachern Flößern Luft gemacht worden, daß sie ihre wenige Nahrung mit den Flößen wieder anfangen und suchen können."

Auch das 18. Jahrhundert war der Flößerei wegen der vielen Kriege nicht günstig. Besonders die französischen Revolutionskriege bedeuteten einen schweren Schlag, da vor allem das Rhein- und Maingebiet in Mitleidenschaft gezogen wurde. „Nur allzu begründet ist die Anzeige", wird im März 1799 dem Bamberger Fürstbischof berichtet, „daß viele Flößer in Konkurs verfallen, bald werden sie alle diesem Schicksal unterliegen, wenn nicht schleunige Hilfe geschickt wird. Der Floßhandel ist seinem Verfall ganz nahe und unwiderbringlich verloren, wenn zumalen das linke Rheinufer in französischen Händen verbleibt." [22]

Einen vollständigen Umschwung in der finanziellen Lage des Holzhandels und des Flößereigewerbes brachte die von Napoleon I. im Jahre 1806 gegen England verhängte Kontinentalsperre. Der Holzbedarf im Rhein- und Maingebiet war nun kaum zu befriedigen. Die Floßwaren wurden schnell und mit bedeutendem Gewinn abgesetzt, sodaß die Holzpreise von Jahr zu Jahr stiegen. Dieser günstige Stand der Frankenwaldflößerei wurde einige Jahr-

20) errichtet wahrscheinlich zwischen 1504—1518.
21) siehe Stöhr: Neue Chronik der Stadt Kronach 1825.
22) siehe Stöhr a.a.O.

zehnte später sehr nachteilig beeinflußt durch die Eröffnung des Ludwig-Donau-Mainkanals im Jahr 1845. Nochmals nahm die Flößerei einen ungeahnten Aufschwung nach den Verheerungen, die ein gewaltiger Orkan am 7. Dezember 1868 allenthalben in den Wäldern angerichtet hatte. Jahre waren notwendig, die geworfenen Holzmassen aus den Wäldern herauszuschaffen und zu verwerten. Während dieser „Windbruchzeit" herrschte in der fränkischen Flößermetropole Kronach reges Flößerleben und Wohlstand.

Diese gewinnbringenden Zeiten sind heute für immer vorbei. Die Abnahme der Waldbestände, die Schaffung neuer Verkehrsmittel und -wege haben die Flößerei stetig zurückgehen lassen. Viele Flößer mußten sich nach neuen Berufen umsehen. Trotzdem bildet das Gewerbe der Flößerei auch heute noch das Charakteristische zahlreicher Frankenwaldorte.

## B. Das Flößereirecht.

### I. Das Flößereirecht vor 1895.

Das Flößereirecht entwickelte sich wie das Binnenschiffahrtsrecht im engstem Zusammenhang mit dem Recht der Wasserstraßen in Deutschland. Es ist daher nötig, zunächst die rechtshistorische Entwicklung des Wasserrechts kurz zu streifen.

#### 1. Das Wasserrecht.

Im älteren deutschen Recht ging man von der Einheit von Flußbett und dem darüber fließenden Wasser aus. Man kannte weder ein Sondereigentum am Flußbett, noch ein solches an der fließenden Welle.[1]. Der Fluß als Ganzes, als tatsächliche und wirtschaftliche Einheit wird auch einem einheitlichen Recht unterworfen. Nach ihrer verschiedenen wirtschaftlichen Bestimmung unterschied man zwei Arten von Gewässern.

##### a) Die öffentlichen Flüsse.

Einmal kannte man die öffentlichen Flüsse, d. h. die schiffbaren, dem Verkehr von Land zu Land dienenden. Diese standen ursprünglich im Gesamteigentum und in der Gesamtnützung des Volkes. In der fränkischen Zeit wurden sie zu Flüssen des Königs, wenn auch die Gemeinnützung bestehen blieb. Doch die Könige versuchten, ihr Flußeigentum nutzbar zu machen, indem sie die Nutzung gegen Entgelt anderen verliehen, wie sie es ja auch mit Ländereien und sonstigen Rechten gemacht hatten. Als dann im 13. und 14. Jahrhundert die Königsgewalt immer mehr zurückging und die territoriale Landeshoheit sich entwickelte, ging auch dieses königliche Stromregal auf die Landesherren über.[2]

##### b) Die privaten Gewässer.

Die kleineren Gewässer, die nur für die Bedürfnisse der nächsten Anwohner von Bedeutung waren, standen regelmäßig als Teil der Allmende im Eigentum der Markgenossenschaft. Die weitere

1) vgl. Planitz, Grundzüge des deutschen Privatrechts, S. 43.
2) vgl. Planitz, a.a.O., S. 43.

Entwicklung hat auch sie meist in Sondereigentum gebracht, wie es für umschlossene Gewässer ⟨Teiche, Brunnen, Quellen⟩ schon von Anfang an bestand. Später bannte der König auch die Allmendegewässer ein und übertrug sie weltlichen oder geistlichen Großen. Wenn auch anfangs den Markgenossen eine beschränkte Nutzung erhalten blieb, trat diese im späteren Mittelalter immer mehr zurück.[3]⟩

Der Sachsenspiegel[4]⟩ unterscheidet das Wasser, welches „strames" ⟨stromweis⟩ fließt, vom „watere an wilder wage." Das erstere bezieht sich auf die öffentlichen Gewässer, an denen Gemeingebrauch besteht, letzteres auf die privaten. „Svelk water strames vlüt, dat is gemene to varene unde to vischene inne, sve . . . so vischet in enes anderen mannes watere an wilder wage, sin wandel dat sint dre schillinge."

Für den Begriff der Oeffentlichkeit der Flüsse entschied meistens die Schiff- und Flößbarkeit. Dementsprechend bezeichnet die „constitutio de regalibus" Friedrichs I. aus dem Jahr 1158[5]⟩ als solche die „flumina navigabilia etex quibus fiunt navigabilia, portus, ripatica." Diese constitutio ging dann in die libri feudorum über und wurde mit diesen rezipiert. Dazu kam noch, daß auch im römischen Recht eine Scheidung der Gewässer in öffentliche und private bestand, wenn auch dort der Unterschied davon abhing, ob sie ständig fließen oder zeitweise austrocknen.

### c⟩ Das Floßregal.

An den öffentlichen Flüssen hatte sich allmählich ein ausschließliches Recht des Königs entwickelt, zu dem auch das „ius grutiae sive ratium", das Floßregal gehörte. Es enthielt die Befugnis des Königs, die Flößerei zu regulieren und gegen Abgaben das Flößen zu gestatten. Mit der Entwicklung der territorialen Landeshoheit war dann auch dieses Recht auf die Landesherren übergegangen. Im Laufe der Jahrhunderte entwickelte sich daher, entsprechend der manigfaltigen Verschiedenheit der Territorien, ein nach Ländern ganz verschiedenes Wasser- und damit auch Flößereirecht.

Bei der oben schon besprochenen Trift- und Wildflößerei, die bei freier Gestaltung leicht Verwicklungen und Streitigkeiten mit sich gebracht hätte, war bis in die jüngste Zeit die ausschließliche

3⟩ vgl. Planitz, a.a.O.
4⟩ II, Art. 28 §§ 1 und 4.
5⟩ Reichstag auf den Ronkalischen Feldern.

Berechtigung in der Form des Regals erhalten geblieben. Wurde dies jedoch aufgehoben, so trat an die Stelle des Regals die staatliche Verleihung. In Bayern bestimmte z. B. das Wasserbenützungsgesetz von 1852,[6] daß „jeder Fluß oder Bach durch die Staatsregierung oder mit ihrer Bewilligung durch Dritte zur Flößerei mit Block- und Scheitholz bestimmt und eingerichtet werden kann." Reichsrechtlich wurde diese Flößerei mit unverbundenen Hölzern nicht geregelt. Daher gilt derjenige, der die Beförderung unverbundener Hölzer übernimmt, als Frachtführer im Sinne des Handelsrechts.[7] Dagegen hat die Flößerei mit verbundenen Hölzern im Jahre 1895 eine reichsrechtliche Behandlung erfahren.

Natürlich wurde aber die Flößerei im allgemeinen teilweise von den in den einzelnen Ländern geltenden Wasserrechten mitgeregelt. Von diesen sind als am bedeutendsten das preußische, badische, sächsische und bayerische Wasserrecht zu nennen.

## 2. Das Flößereirecht des Maingebiets.

Uns interessieren in erster Linie die bayerischen Verhältnisse und hier besonders die rechtliche Regelung der Schiffahrt und Flößerei im Maingebiet. Schiffahrt und Flößerei müssen dabei immer zusammen betrachtet werden, da sie früher oft zusammen behandelt wurden. Erst im 19. Jahrhundert bahnte sich ein eigenes Flößereirecht an.

### a) Der Main als „konventioneller" Strom.

Der Main gehörte zu Beginn des 19. Jahrhunderts zwar vorwiegend zu dem bayerischen Gebiet, berührte und durchfloß jedoch in seinem unteren Teil auch die Gebiete einiger anderer Bundesstaaten des Deutschen Bundes, wie Baden, Hessen und Preußen. Damit fiel aber die Schiffahrt und Flößerei auf dem Main unter die Bestimmungen der Wiener Bundesakte,[8] die vorsahen, „daß die Schiffahrt und Flößerei auf den besagten Flüssen von dem Punkt an, wo sie schiffbar werden, bis zu ihrer Mündung, durchaus frei sein sollen und in Bezug auf den Handel niemand untersagt werden könne — unter Vorbehalt jedoch der Beobachtung der Vorschriften der Schiffahrtspolizei."[9] Diese Flüsse und Ströme, unter ihnen auch den Main, nannte man „konventionelle" Ströme.

6) Bayer. WG. Art. 40.
7) HGB. §§ 425 ff.
8) Wiener Kongreßakte und Bundesbeschluß vom 3. August 1820.
9) a.a.O. Art. 109.

Zur Ausführung dieser und auch noch sonstiger Regelungen sollten die beteiligten Regierungen Kommissionen ernennen, welche die Fragen zu behandeln hatten. Die einschlägigen Regierungen wurden noch besonders durch einen Beschluß der Bundesversammlung vom 31. Juli 1828 eingeladen zur „Vollziehung der die Regulierung der Mainschiffahrt betreffenden Bestimmungen der Wiener Kongreßakte, die Verhandlungen alsbald zu beginnen und von der Erfüllung dieser Aufforderung sowie demnächst von der getroffenen Uebereinkunft der Bundesversammlung Kenntnis zu geben"[10].

Eine Zentralkommission für die Mainschiffahrt, bestehend aus den Bevollmächtigten von Bayern, Kurhessen, Hessen-Darmstadt, Hessen-Nassau und Frankfurt, die sich am 5. Juni 1829 in Mainz zusammenfand, begann die Verhandlungen. Doch wurde weder damals noch später ein Resultat erzielt, sodaß die auf den Main bezüglichen Artikel der Wiener Kongreßakte nicht zum Vollzug kamen.[11]

Bei dieser Unzulänglichkeit der „internationalen" Verfügungen sah sich Bayern veranlaßt, wenigstens für sich und für seinen Anteil am Main das zu verordnen, was notwendig oder nützlich erschien.

Die Schiffahrt auf dem Main, soweit er unter bayrischer Hoheit stand, wurde unter Beobachtung der bestehenden und noch zu erlassenden Zoll- und Polizeigesetze für frei und offen für jeden qualifizierten Schiffer erklärt. Alle besonderen Gebühren und Beschränkungen, die bis dahin bestanden hatten und mit dieser Freiheit unvereinbar waren, wurden für die Zukunft aufgehoben. Dies galt nicht nur für die bayrischen Unternehmer, sondern auch für die Schiffer und Flößer jener Staaten, die auf ihren schiffbaren Flüssen gegen die bayrischen Unternehmer das gleiche beobachteten.

Um Gebühren und Abgaben, die auch von den übrigen Mainuferstaaten erhoben wurden, genauer festzulegen, kam am 20. April 1846 eine Vereinbarung zustande, die einstweilen bis zur Schaffung einer endgültigen Mainschiffahrtsordnung zu gelten hatte.[12]

Die polizeilichen Bestimmungen über das Verhalten der Dampf- und Segelschiffe und der Flöße auf dem bayrischen Main sind in der Verordnung vom 3. Februar 1843 erhalten.[13] Die Flößerei ist dabei nur ganz nebenbei erwähnt. So wird dem Führer eines

10) s. v. Pözl a.a.O. S. 454.

11) s. Döllinger: Sammlung der Verordnungen des Königreichs Bayern von 1835–52 Bd. 2 XXVII S. 836

12) s. bei Döllinger Bd. XXVIII S. 839;

13) s. bei Döllinger Bd. XXVIII S. 836,

Floßes die Verpflichtung auferlegt, mit einem Abstand von mindestens 1000 Fuß von einander zu fahren, bei Nacht Signallampen auszuhängen und nicht mehr als drei Flöße nebeneinander zu legen.[14] Bei Zuwiderhandlungen kann dem Floßführer das Patent entzogen werden.[15]

b) Die Provisorische Floßordnung von 1850.

Im Jahre 1850 waren die Verhandlungen zwischen den Regierungen der Mainuferstaaten über eine gemeinschaftliche Floßordnung für den Main noch nicht zum Abschluß gekommen. Da sich aber ein dringendes Bedürfnis gezeigt hatte, die Verhältnisse der Mainfloßfahrt in Bayern ohne Verzug zu regeln, wurde am 18. März 1850 die „ Provisorische Floßordnung für die zu Bayern gehörende Strecke des Mains" erlassen.[16], die nur für die Strecke von der Einmündung der Regnitz bei Bischberg ab Geltung hatte. Im folgenden sollen nur die wichtigsten Bestimmungen dieser Verordnung erwähnt werden.

Die Floßzeit wurde auf die Zeit zwischen 15. März und 30. November festgesetz.[17] Bei gewissen Ereignissen mußte die Floßfahrt unterbrochen werden, so bei Nacht, Nebel, Hochwasser, Sturmwind. Für die größeren Holländerflöße kam außerdem noch niedriger Wasserstand hinzu.[18] Die Größe der Flöße wurde auf höchstens 30 Fuß Breite und 350 Fuß Länge festgelegt. Bei den Holländerflößen war sogar nur eine Länge von 200 Fuß gestattet.[19]

Jeder aus zwei oder mehreren Stücken bestehenden Floßpartie mußte ein Vorführer in einem Nachen, der eine weiße Flagge zu führen hatte, wenigstens eine Viertelstunde voranfahren, teils um den Weg zu bezeichnen, den die Flöße zu fahren haben, teils um entgegenkommenden Schiffen zu signalisieren.[20]

Wenn ein Floßstück einen Ufer- oder Wasserbau beschädigte, war einmal der Floßeigentümer zum vollen Schadensersatz persönlich verpflichtet, außerdem mußte auch der Floßführer bei Verschulden eine festgesetzte Strafe zahlen.[21] Der Floßeigentümer haftete im übrigen „für allen und jeden" Schaden, der durch seine Knechte

14) § 12 d. Verordnung.
15) § 14 d. Verordnung,
16) Bayer. Reg. Bl. Nr. 18 S. 266.
17) Prov. Fl. O. § 1,
18) Prov. Fl. O. § 2,
19) Prov. Fl. O. § 6,
20) Prov. Fl. O. § 11,
21) Prov. Fl. O. § 14,

und sonstige Dienstleute bei der Floßfahrt verübt wurde.[22] Die Haftung ging hier also bedeutend weiter als später im Reichsgesetz von 1895, wo der Eigentümer nur mit dem „schadenstiftenden" Floß einstehen muß und nur der Frachtflößer für seine Leute schadensersatzpflichtig ist.[23]

Bei Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der Verordnung waren Strafgelder bis zum Betrag von 28 Gulden zu entrichten. Die Floßordnung stellt eine bunte Mischung öffentlichrechtlicher und privatrechtlicher Vorschriften dar.

Zu der oben besprochenen provisorischen Floßordnung von 1850 wurde am 28. September 1865 eine Bekanntmachung[24] auf Grund des Art. 164 des Polizeistrafgesetzbuchs und des Art. 1 Abs. 2, Art. 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852 erlassen. Sie bringt gegenüber der Verordnung von 1850 keine wesentlichen Aenderungen. Der Hauptzweck war nur, verschiedene Bestimmungen der alten Floßordnung dem inzwischen erlassenen Wasserbenützungsgesetz[25] anzupassen. Die Strafbestimmungen sind bis auf 100 Gulden bezw. eine Arreststrafe bis zu einem Monat erhöht.

### c) Die revidierte Floßordnung für den Frankenwald von 1849.

Die bisher genannten Floßordnungen galten fast ausschließlich für den mittleren und unteren Lauf des Maines. Es bestand aber auch ein dringendes Bedürfnis für die Regelung der Floßverhältnisse auf dem Obermain, wo die Floßfahrt nicht nur eine Nebenrolle spielte, sondern den Hauptgegenstand des Wasserverkehrs bildete. Am 10. März 1849 wurde daher von der Kreisregierung von Oberfranken „Die revidierte Floßordnung für das aus dem fränkischen Wald und der Umgegend zu verflößende Holz" erlassen.[26]

aa) An den Anfang dieser Verordnung ist die Regelung der Berechtigung gestellt. „Zum Betrieb des Floßgeschäfts berechtigt der vorschriftsmäßige Befähigungsnachweis und guter Leumund."[27] Die genaueren Einzelheiten über den Befähigungsnachweis des Flößers bringt eine gleichzeitig mit der Floßordnung er-

22) Prov. Fl. O. § 15,
23) vgl. unten II/9a/2.
24) Bayer. Reg. Bl. v. 1865 Nr. 51 S. 1066.
25) v. 28. Mai 1852.
26) Oberfr. Kr.A.Bl. v. 1849 Nr. 15.
27) Rev. Fl. O. § 1.

lassene „Instruktion" der Regierung von Oberfranken.[28]) Zur Prüfung über die Fähigkeit zum selbständigen Betrieb des Floßgeschäfts in Oberfranken besteht in Kronach eine Prüfungskommission. Diese setzt sich zusammen aus: [29])

1. einem Kommissar der Distrikts-Polizeibehörde in Kronach als Vorstand,
2. dem Vorstand und zwei Abgeordneten des Floßausschusses.[30]) Von letzteren wählt einen der Vorstand des Floßausschusses, den anderen der Prüfling selbst.

Die Mitglieder der Prüfungskommission müssen zu dem Prüfungskandidaten „im Verhältnis wie einredefreie Zeugen" stehen.

Die Prüfung selbst erstreckt sich [31])

1. auf einen schriftlichen Aufsatz,
2. eine Rechnung in Bezug auf das Floßgeschäft,
3. eine mündliche Ausfrage über die Vorschriften der Floßordnung,
4. eine Probe über die technische Fähigkeit im Bau und im Flößen der Floßwaren.

Dieses Befähigungszeugnis galt zugleich als Legitimationsurkunde und berechtigte zum selbständigen Betrieb des Floßgeschäfts.[32])

bb) Uns interessiert vor allem auch der VI. Titel der Floßordnung, der die Haftung des Floßherrn für seine Arbeiter behandelt. Danach muß der Floßherr für seine Knechte und sonstigen Arbeiter in dem Verhältnis einstehen, wie der Dienstherr für seine Dienstboten.[33]) Er haftet für sie insoweit, als sie

1. nicht in ihrem eigenen Interesse eine unerlaubte Handlung begangen oder
2. sich nicht eigenmächtig eine Dienstleistung für ihn angemaßt haben.

Hat ein Floßknecht oder Arbeiter dies doch getan, so hat er nicht nur keinen Lohnanspruch, sondern macht sich auch persönlich haftbar und strafbar.

cc) Zur Aufrechterhaltung der Floßordnung und zur Erreichung ihres Zwecks hat ein Floßausschuß mitzuwirken.[34]) Die näheren

28) s. Döllinger Bd. XXVIII S. 918.
29) Instruktion § 1.
30) über den Floßausschuß s unten cc).
31) Instruktion § 3.
32) Instruktion § 5.
33) Instruktion § 46.
34) Rev. Fl. O. § 61.

Ausführungen hierzu bringt auch in diesem Fall, ebenso wie bei dem Befähigungsnachweis, eine Instruktion der Kreisregierung.[35]

Der Floßausschuß besteht immer für einen Landgerichtsbezirk, doch ist die Besetzung in den verschiedenen Bezirken nicht immer die gleiche. In Kronach z. B. besteht er aus 5 Flößern mit möglichster Vertretung der einzelnen Floßgründe, einem Müller und einem Grundbesitzer.[36]

Die Aufgabe des Ausschusses umfaßt, einmal, wie schon zu Beginn erwähnt, die tätige Mitwirkung zur Aufrechterhaltung der Floßordnung und der Erreichung ihres Zwecks. Dann hat er die Verwaltung der Floßkasse auszuführen. Ferner muß er auf Verlangen der Distriktspolizeibehörde ein technisches Gutachten erteilen und schließlich hat er maßgebend bei der Prüfung über die Befähigung zum selbständigen Betrieb des Floßgeschäftes mitzuwirken.[37]

Die Floßausschüsse bilden durch Zusammentritt den Zentralausschuß, dem besonders die Prüfung über das Rechnungswesen und die Beratung wichtiger Gegenstände obliegt.[38] Dieser Zentralausschuß wählt sich einen Vorstand, dessen Stellvertreter und einen Kassier, der auch zugleich Schriftführer ist. Ihre Funktion dauert ein Jahr. Die Wahl zu diesen Aemtern kann nur auf Grund höheren Alters (60 Jahre) und geistiger oder körperlicher Unfähigkeit abgelehnt werden.[39]

Der Floßausschuß besteht auch heute noch als eine Körperschaft, die unter Aufsicht des Bezirksamtes ihre Tätigkeit ausübt. Die Wahl zum Ausschuß erfolgt aber z. B. in der Gegend von Kronach nur alle sechs Jahre.

Ein neuer Entwurf einer Floßordnung liegt schon einige Jahre beim Straßen- und Flußbauamt Kronach vor, hat aber bis jetzt noch keine Erledigung gefunden.

## II. Das Reichsgesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895.

### 1. Die Entstehung des Flößereigesetzes von 1895.

Die Flößerei weist in mancher Hinsicht, besonders was die beteiligten Personen betrifft, starke Aehnlichkeit mit der Binnenschiffahrt auf, man kann sie unter Umständen sogar als einen Teil

35) Döllinger Bd. XXVIII S. 916.
36) Instruktion § 1.
37) Instruktion § 3.
38) Instruktion § 5. 39) Instruktion § 6.

derselben bezeichnen. Wenn es daher zu einer einheitlichen Regelung des Flößereirechtes kommen sollte, mußte erst einmal eine reichsrechtliche Regelung der Binnenschiffahrt vorliegen. Die Binnenschiffahrt stimmt nun aber auch in vielem mit der Seeschiffahrt überein, wenn auch natürlich gewisse, oft sogar sehr beträchtliche Unterschiede in einzelnen Punkten bestehen. Um sich daher über die ersten Bestrebungen zur Schaffung eines Binnenschiffahrts- und Flößereirechts zu unterrichten, muß man sich der Entstehungsgeschichte des Handelsgesetzbuches zuwenden, in dem ja auch die Seeschiffahrt mitbehandelt wurde.

### a) Entwürfe.

Schon bei den Beratungen einer aus Schiffahrstreibenden, Kaufleuten und Juristen bestehenden Kommission zur Schaffung des Entwurfes eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches im Jahre 1856 wurde sofort bei Beginn der Antrag gestellt, in das geplante Gesetz doch auch nähere Bestimmungen über die Binnenschiffahrt aufzunehmen. Am 1. 5. 1857 wurde dann beschlossen, in einem besonderen Abschnitt des Seerechts zu bestimmen, welche Vorschriften des Seerechts auf die Flußschiffahrt Anwendung finden sollten.[1] In den nächsten Jahren wurde dieser Antrag nach Beendigung der Beratungen über das Seerecht neu gestellt. Seine Behandlung wurde jedoch immer wieder vertagt und schließlich mit der Begründung abgelehnt, daß in den faktischen Verhältnissen ein zu großer Unterschied bestünde, den man nicht unberücksichtigt lassen könnte, und daß auch die Regelung dieser Verhältnisse keine praktische Bedeutung habe. Das letztere stimmte aber keineswegs. Von privater Seite erschienen eine Fülle von Vorschlägen zur Regelung der Binnenschiffahrt, so von Dr. Landgraf, Hatschek und anderen. Aber es dauerte noch über 20 Jahre, bis sich die Regierungskreise auf Grund der sich immer mehr häufenden Klagen entschlossen, an die Lösung der Frage heranzugehen. Im später geschaffenen Reich wurde dem Reichsjustizamt aufgegeben, die Grundzüge eines Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt auszuarbeiten. Darin sollte die rechtliche Regelung des Binnenschiffahrtsrechts streng im Anschluß an das schon bestehende Seerecht behandelt werden. In diesem Entwurf war aber, ebensowenig wie in mehreren, von privater Seite geschaffenen Vorschlägen, das Flößereirecht fast nicht berücksichtigt. Es

1) Mittelstein I, S. 3.

sollten nur gewisse Bestimmungen des Binnenschiffahrtsrechts darauf Anwendung finden. Im Jahre 1893 wurde dieser erste Entwurf von Sachverständigen erstmalig durchberaten. Bei dieser Beratung tauchte auch die Frage auf, ob man nicht das Flößereirecht gesondert berücksichtigen solle, da es sich gezeigt hatte, daß in Deutschland die ziemlich weit verbreitete Flößerei in den verschiedenen Gegenden rechtlich oft sehr abweichend behandelt wurde. Schließlich fügte man tatsächlich noch einen Abschnitt hinzu: „Die Flößerei mit verbundenen Hölzern." [2]

### b) Gesetzesvorlage und Gesetz.

Die an der Regelung interessierten Kreise waren aber damit nicht zufriedengestellt, sondern wünschten ein eigenes, selbständiges Gesetz und überreichten auch dem Bundesrat einen aus 30 Paragraphen bestehenden Entwurf. Bei der Durchberatung eines zweiten Entwurfes des Binnenschiffahrtsgesetzes zerlegte der Bundesrat den Entwurf in zwei Teile, von denen einer die Binnenschiffahrt, der andere die Flößerei zum Gegenstand hatte. Im Jahre 1894 legte der Bundesrat zugleich mit dem dritten Entwurf, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vor.[3]

Der Reichstag überwies diesen Entwurf einer Kommission zur Vorberatung. Hier kam es zunächst zu Streitigkeiten über die Stellung des Floßführers und der Floßmannschaft. Zugunsten dieser wurde daher der Absatz II an den § 16 angefügt. Ferner war im Entwurf noch bestimmt, daß die Vorschriften des Absatz I des § 16 durch Ortsgebrauch geändert werden könnten.[4] Diese Bestimmung wurde von der Kommission gestrichen, da man Unklarheiten befürchtete. Ebenfalls beseitigt wurde die im Entwurf geplante Regelung des § 21 Absatz I, wonach auch hier der Ortsgebrauch maßgebend sein sollte. Nicht im Entwurf enthalten war die Bestimmung des Absatz I des § 16. Die Unterstellung des Floßführers unter den § 133a Gewerbeordnung ist ein Zusatz der Reichstagskommission. Dagegen war in einem Absatz II zu § 18 noch eine schärfere Bestimmung über die Erfüllung des Dienstvertrags durch den Floßmann enthalten. Danach sollte dieser, wenn er sich dem Antritt oder der Fortsetzung seines Dienstes rechtswidrig entzog, auf Antrag durch die Polizei zwangsweise zur Er-

2) Mittelstein: Binnenschiffahrtsrecht Bd. I Einführung.
3) Sten. Ber. S. 368.
4) Sten. Ber. S. 1121.

füllung seiner Dienstpflicht angehalten werden. Diese Bestimmung wurde gestrichen. Außerdem wurden Anträge dahingehend, daß der Floßmannschaft Sonntags- und Nachtruhe gewährt werden sollte und sie gelegentlich das Floß verlassen könne, von der Kommission abgelehnt.[5]

Am 29. 4. 1895 wurden endlich die beiden Entwürfe über das Binnenschiffahrts- und Flößereirecht mit den vorgeschlagenen Aenderungen in zweiter Lesung vom Plenum des Reichstags angenommen und auch am 4. 5. 1895 in dritter Lesung gebilligt, ohne daß noch eine Aenderung des Flößereirechts erfolgte. Nach Sanktion durch den Bundesrat wurden die beiden Gesetze am 15. Juli 1895 im Reichsgesetzblatt verkündet.[6]

## 2. Flößereigesetz, Binnenschiffahrtsgesetz und Handelsgesetzbuch.

Da das Flößereigesetz verhältnismäßig wenig umfangreich ist und an manchen Stellen Lücken aufweist, tritt die Frage auf, wie diese lückenhaften Bestimmungen zu ergänzen sind. Da man ganz allgemein zwar die Flößerei als einen Teil der Binnenschiffahrt bezeichnen kann, liegt der Schluß nahe, das Binnenschiffahrtsgesetz auch zur Ergänzung des weniger umfassenden Flößereigesetzes heranzuziehen. Diese Folgerung ist aber nicht richtig. Gerade um dies zu vermeiden, wurde ja das Flößereigesetz vom Binnenschiffahrtsgesetz, in dem es ursprünglich enthalten war, getrennt und als eigenes, selbständiges Gesetz erlassen. Aus diesem Grund müssen vorhandene Lücken durch die allgemeinen Vorschriften des Zivilrechts, in erster Linie des Bürgerlichen Gesetzbuches, ausgefüllt werden, da diese Bestimmungen nicht allein auf Schiffe, sondern auch auf Floße Anwendung finden.[7]

Auch das Handelsgesetzbuch ist ein Teil des Zivilrechts und kommt daher vor allem für den Floßfrachtvertrag in Frage, sowohl wenn es sich um Güter handelt, als auch dann, wenn das Floß selbst das Frachtgut darstellt.[8] Gerade der Frachtvertrag ist im Flößereigesetz nicht grundsätzlich geregelt worden. Es finden daher die Vorschriften des Handelsgesetzbuches über den Frachtvertrag Anwendung, denn das Handelsgesetzbuch spricht ganz allgemein von der Beförderung von Gütern (zu denen natürlich auch die Floß-

5) Sten. Ber. S. 1122.
6) RGBl. Nr. 23.
7) EG. BGB. Art. 65.
8) HGB. § 425 ff.

hölzer zählen) auf Binnengewässern, ohne näher zu bestimmen, auf welche Art und Weise diese Beförderung vorgenommen wird. Nun ist das Floß in erster Linie nicht Beförderungsmittel für andere Güter, sondern es stellt selbst das Gut dar,[9] das eben zum Zweck der Beförderung dem Wasser unmittelbar übergeben wird. Die Fortbewegung des Floßes kann entweder erfolgen durch einen Schlepper oder ein sonstiges Schiff, durch die Besatzung selbst oder die Kraft der Strömung.

Wenn der Eigentümer die Beförderung selbst übernimmt und Leute anheuert, die das Floß in seinem Namen an den Bestimmungsort bringen sollen, so entspricht seine Stellung der eines Schiffseigners.[10] Das Flößereigesetz hat aber für derartige Eigentümer keinen besonderen Namen geprägt. Man könnte jedoch entsprechend dem Schiffseigner des Binnenschiffahrtsrechts an das Wort „Floßeigner" denken. Meist aber übergibt der Eigentümer das Floßholz zur Beförderung einem Unternehmer, dem sogenannten Frachtflößer, der den Transport gegen eine Gesamtvergütung übernimmt. Betreibt der Unternehmer dieses Gewerbe berufsmäßig, dann ist er Frachtführer im Sinne der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über das Frachtgeschäft, doch ist seine Stellung beeinflußt durch die des Floßführers und es kommen nicht nur die im Binnenschiffahrtsgesetz [11] genannten Bestimmungen für ihn in Frage. Förtsch [12] ist, im Gegensatz zu anderen, der Meinung, daß das Flößereigesetz unter Frachtführer auch den nicht gewerbsmäßigen Unternehmer verstehe.

Das Floß kann aber auch als Fahrzeug zur Beförderung von anderen Gütern oder Menschen dienen. Wer es nun gewerbsmäßig übernimmt, mit Flößen „Güter auf Binnengewässern zu befördern", ist Frachtführer im Sinne des Handelsgesetzbuches.[13] Auf ein derartiges Frachtgeschäft findet aber nicht das Binnenschiffahrtsrecht [14] Anwendung, da ja die Beförderung „nicht mittels eines Schiffes erfolgt." [15] Das Binnenschiffahrtsgesetz greift auch dann nicht Platz, wenn der Frachtflößer sich zur Erleichterung seiner Fahrt eines Schleppers bedient.[16]

9) vgl. §§ 4/12/13/14 FlG.
10) vgl. Sten. Ber. S. 368.
11) Binn.Schiff.G. § 20.
12) Förtsch S. 400.
13) HGB § 425.
14) Binn.Schiff.G. § 26.
15) Mittelstein I S. 561.
16) RG 6/99.

## 3. Der Floßführer.

### a) Begriff des Floßführers.

Wenn das Floß nicht einem Schiff als Gut übergeben ist, muß es, ebenso wie das Schiff, eine Person haben, der die verantwortliche Führung des Floßes obliegt und die Vorgesetzter der Floßbesatzung ist. Dieser „nautische" Führer, beim Schiff Schiffer genannt, wird hier als Floßführer bezeichnet. Während es im See- und Binnenschiffahrtsrecht vermieden wird, eine Begriffsbestimmung des Schiffsführers zu geben, hat das Flößereigesetz, entgegen der Formulierung des ersten Entwurfs, ausdrücklich bestimmt, wen man als Floßführer anzusehen hat. Dies ist deshalb notwendig, weil hier ein und derselbe Begriff ganz verschiedene Rechtsverhältnisse deckt.

Das Gesetz versteht unter Floßführer oder „Floßmeister", wie er in manchen Gegenden auch genannt wird, in erster Linie den Vorgesetzten der Floßbesatzung und den verantwortlichen Führer des Floßes. Er gilt nur als Vorgesetzter der Floßbesatzung, ist primus inter pares, da er seiner Bildung und seinen Kenntnissen nach der Floßmannschaft näher steht als etwa der Schiffer den Matrosen. Das Flößereigesetz fügte der Begriffsbestimmung des Floßführers die Worte hinzu: „gleichviel, ob er bei einem Unternehmer, welcher die Beförderung des Floßes übernommen hat ⟨Frachtflößer⟩, oder bei dem Eigentümer des Floßes im Dienst steht oder ob er die Beförderung selbst als Frachtflößer übernommen hat." [17] Durch diese Worte sollte der Begriff des Floßführers jedoch nicht eingeschränkt werden, da ja schon der reine Wortlaut des Gesetzes nicht dafür spricht.[18] Mit dem Zusatz „vielmehr" wollte man nur die wichtigsten Fälle hervorheben, denn wenn man davon ausgeht, daß ein Nebensatz, der mit „gleichviel" beginnt, auf den Hauptsatz nicht einschränkend wirkt, so ist als Floßführer nicht nur derjenige Führer eines Floßes anzusehen, auf den die Bestimmungen zutreffen, die der mit „gleichviel" beginnende Satz enthält. Vielmehr muß jeder Floßführer darunter zu verstehen sein, der sein eigenes oder ein fremdes Floß leitet, sei es als Geschäftsführer oder gesetzlicher Vertreter. Förtsch [19] erkennt zwar auch an, daß durch die Hinzufügung des Wortes „gleichviel" offenbar keine Einschränkung stattfinden sollte, ist aber

17) § 1 FlG.
18) Mittelstein I S. 564/5.
19) Förtsch S. 399.

trotzdem der Meinung, daß derjenige, welcher ein eigenes oder fremdes Floß führt, ohne dazu eine Verbindlichkeit eingegangen zu sein, kein Floßführer sei. Dies folgert er aus dem mit „gleichviel" eingeleiteten Satz in Verbindung mit dem Satz der Begründung zum Flößereigesetz [20]: „Unter dem Floßführer versteht der Entwurf denjenigen, dem als dem Vorgesetzten der übrigen Floßbesatzung die verantwortliche Führung des Floßes obliegt." Eine derartige Beschränkung des Begriffs des Schiffers treffe zwar im Binnenschiffahrtsrecht [21] nicht zu. Als Floßführer im Sinne des Gesetzes werde aber nur derjenige anzusehen sein, dem die Führung des Floßes infolge Dienst- oder Frachtvertrages obliegt, aber nicht derjenige, der, ohne eine Verbindlichkeit dazu eingegangen zu sein, das eigene oder fremde Floß führt. Diese Beweisführung erscheint aber in keiner Weise überzeugend. Sollte z. B. der Führer des Floßes ausnahmsweise zugleich der Eigentümer sein, so ist doch sicher anzunehmen, daß ihm auch die Führung obliegt. Es ist daher kein Grund vorhanden, den klaren Wortlaut des Gesetzes einschränkend lesen zu wollen und den mit „gleichviel" beginnenden Satz anders aufzufassen wie als eine Hervorhebung einzelner Fälle, wenn diese auch vielleicht die praktisch allein vorkommenden sind. Sicherlich hätte man sonst die Vorschrift anders formuliert.

### b) Vorbildung.

Wenn auch das Flößereirecht, entsprechend seinem Titel „betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei" grundsätzlich nur private Rechtsverhältnisse regelt, so enthält es doch, ebenso wie das Binnenschiffahrtsgesetz, einige Bestimmungen des öffentlichen Rechts. Dies gilt namentlich für die Vorschrift über den Befähigungsnachweis des Floßführers.[22] Diese Bestimmungen über die Vorbildung des Floßführers sind deswegen notwendig geworden, weil die Stellung des Floßführers besonders hinsichtlich der Sicherheit von Leben und Gesundheit der Floßmannschaft von größter Wichtigkeit ist. Schon im Entwurf zum Gesetz über die Binnenschiffahrt [23] war vorgesehen, daß dem Bundesrat die Befugnis zustehen solle, Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten für Binnenschiffe zu treffen.[24] Die gleichen Gründe, die dort zu dieser Einrichtung führten, haben den

20) Sten. Ber. S. 369.
21) Binn.Schiff.G. § 7.
22) FlG. § 32.
23) jetzt Binn.Schiff.G. § 132.
24) Sten. Ber. S. 309.

Anlaß gegeben, auch für die Person des Floßführers entsprechende Bestimmungen festzusetzen. Das Flößereirecht hat sich dabei, ähnlich wie das Binnenschiffahrtsrecht, auf allgemeine Vorschriften beschränkt. Danach war ursprünglich der Bundesrat, unter Umständen auch die Landesregierung befugt, unter Berücksichtigung der auf den einzelnen Wasserstraßen herrschenden Verhältnisse Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Floßführer zu treffen. Heute steht dies Recht den Kreisregierungen zu.

Es ist ja eigentlich selbstverständlich, daß im Interesse des sicheren Verkehrs auf den wichtigen Wasserstraßen eine ausreichende Gewähr für die Befähigung des Floßführers vorhanden sein muß, wie dies auch bei anderen wichtigen Berufen des Land- und Luftverkehrs erforderlich ist. Dem war schon lange vor Erlaß des Flößereigesetzes Rechnung getragen. Auf Elbe und Weser z. B. waren die Floßführer hinsichtlich des Befähigungsnachweises den Schiffern gleichgestellt. So bestimmte die Weserschiffahrt Acte vom 10. 9. 1823 und die Additionalacte hierzu vom 3. 9. 1857 im Art. II, daß die Grundsätze des Art. I § 4 auch auf Holzflöße Anwendung finden. Der § 4 „gibt dem Schiffer, dem von seiner Landesobrigkeit durch die hiezu verordnete Behörde ein Erlaubnisschein ausgefertigt wurde, das Recht, auf der ganzen Strecke bis in die offene See die Schiffahrt auszuüben." [25] Auch die Elbschiffahrtsacte vom 23. 6. 1821 und die Additionalacte vom 13. 4. 1844 bestimmt in § 9 des Art. 4, „daß jedes der in § 8 erwähnten Fahrzeuge (Flußschiffe und Flöße) während der Fahrt von den in §§ 10 bis 13 bezeichneten, zur Legitimation des Schiffes und Floßes erforderlichen Papieren begleitet sein muß." Das Schifferpatent, das sowohl für Flußschiffe als auch für Floße ausgestellt wurde, besagt, „daß der Vorzeiger dieses Patents sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten zum Betrieb der Holzflößung auf der Elbe dergestalt vollkommen ausgewiesen habe, daß ihm die Erlaubnis zur Führung jedes auf genanntem Strom gehenden Holzfloßes unter heutigem Tag unbedenklich erteilt worden ist." [26]

Auch die Rheinschiffahrtsakte vom 17. 10. 1868 bestimmt in Art. 25, daß die Vorschriften der Art. 9 bis 14 auch auf Flöße und deren Führer Anwendung finden sollen. Außerdem greift hier noch eine Rheinfloßordnung von 1869 ein. Die Frankenwaldflößerei hatte ebenfalls den Befähigungsnachweis für den Flößer gekannt, wie oben schon näher ausgeführt wurde.

25) s. Mittelstein II S. 30.
26) s. Mittelstein II S. 365

### c) Der Dienstherr des Floßführers.

Der Floßführer steht für seine Person meist in einem Dienstverhältnis und zwar entweder zu dem Frachtflößer, wenn diesem die Beförderung des Floßes übertragen ist, oder zu dem Floßeigentümer, wenn der „Floßeigner" selbst die Beförderung seines Floßes übernimmt und die Floßbesatzung anstellt.[27] Unter der Bezeichnung „Dienstherr" ist daher je nach Lage des Falles entweder der Frachtflößer oder der Eigentümer zu verstehen. Es ist auch noch möglich, daß der Floßführer selbst die Stellung des Frachtflößers einnimmt. Dies kommt aber nur selten vor. In diesem Fall steht er zwar auch in einem Dienstverhältnis zum „Floßeigner", wie man den Eigentümer parallel zum „Schiffseigner" nennen könnte, doch besteht ein großer Unterschied zwischen dem Verhältnis eines selbständigen Floßführers zum Eigentümer und dem eines Frachtflößers zum Eigentümer. Während im einen Fall, wenn Frachtflößer und Floßführer verschiedene Personen sind, der letztere zu einer persönlichen Dienstleistung verpflichtet ist, stellt sich im anderen Fall, wenn Floßführer und Frachtflößer identisch sind, das Vertragsverhältnis als Werkvertrag dar, gerichtet auf die Beförderung des Floßes. In diesem Fall erhält der Floßführer nicht einen persönlichen Lohn für seine Tätigkeit, sondern eine Gesamtvergütung, womit er alle gewöhnlich vorkommenden Auslagen, besonders die Löhne der von ihm angeworbenen und in seinem Dienst stehenden Floßmannschaft sowie die Flößereiunkosten bestreiten muß.[28]

Der Frachtflößer ist immer Besitzer[29] des Floßes im Sinn des bürgerlichen Rechts, während der Floßführer sich nur als Besitzdiener[30] darstellt. Fallen Floßführer und Frachtflößer tatsächlich zusammen, so kann man trotzdem noch eine rechtliche Trennung aufrechterhalten. Das jeweilige Handeln erfolgt dann als erlaubtes Selbstkontrahieren[31] des Frachtflößers, das in diesem Fall ja statthaft ist, da es nur zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit gegenüber dem Floßeigentümer erfolgt. Freilich könnte man unter Umständen einwenden, daß er als Frachtflößer kein direkter Vertreter des Eigentümers sei, doch wird der Floßführer, wenn er zugleich Frachtflößer ist, oft nicht genügend Mittel zur Verfügung haben, sodaß sein

27) Sten. Ber. S. 369.
28) so Mittelstein I S. 565.
29) BGB § 854.
30) BGB § 855.
31) BGB § 181.

Handeln sich meist als eine, wenn auch verdeckte Stellvertretung bezeichnen läßt.

Nun kann aber auch noch der Fall eintreten, daß der „Dienstherr", sei es nun als Eigentümer oder Frachtflößer, gleichzeitig Führer des Floßes ist. Dann ist eigentlich überhaupt kein Dienstherr vorhanden. Es liegt so wie beim Schiffseigner — Schiffer des Binnenschiffahrtsrechts.

Während im Binnenschiffahrtsrecht eine besondere Haftung des Schiffsherrn für die Schiffsmannschaft besteht, fehlt eine derartige Bestimmung im Flößereigesetz. Daher müssen hier die allgemeinen Vorschriften des Zivilrechts herangezogen werden.[32]

Es kann nun aber vorkommen, daß z. B. das Floßholz, aus dem das Floß zusammengefügt ist, nicht nur einer Person als Eigentümer gehört. Wie sind diese mehreren Eigentümer dann vom Standpunkt des Frachtflößers bezw. des Floßführers rechtlich zu beurteilen?

Liegt der Fall so, daß mehrere Holzbesitzer sich vorher geeinigt haben, ihr Holz gemeinsam zu verflößen, da z. B. die Bestände eines einzelnen nicht zur Bildung eines Floßes ausgereicht hätten, dann muß wohl eine Gesellschaft vorliegen. Einmal besteht, wenn auch nicht ausdrücklich, eine Vereinbarung zur Erreichung eines gemeinschaftlichen Zweckes und die Beitragsleistung erfolgt in der Form der Vergütung an den Frachtflößer bezw. Floßführer. Diesem gegenüber würden die Eigentümer als Gesellschafter haften. Das Eigentum an den Hölzern, auch wenn sie zum Floß vereinigt sind, bleibt wohl bestehen, da die Zusammenfügung nur zu einem vorübergehenden Zweck erfolgt und die Verbindung nicht so geschieht, daß eine Trennung nicht mehr möglich wäre.

Auf keinen Fall werden die verschiedenen Eigentümern gehörenden Hölzer wesentliche Bestandteile im Sinne des bürgerlichen Rechts.[33] Freilich mutet es etwas eigenartig an, daß der Frachtflößer an der Gesamtheit der Hölzer, dem Floß, Besitz hat, also in dieser Hinsicht doch eine rechtliche Einheit vorliegt.

Zu erwägen wäre vielleicht auch noch reine Rechtsgemeinschaft. Diese ist aber wohl deswegen nicht zutreffend, da in unserem Fall nicht nur eine vielleicht zufällige Rechtsgemeinschaft, sondern eine Zweckgemeinschaft besteht. Dieses Zweckmoment ist aber gerade das Charakteristische einer Gesellschaft.

32) BGB §§ 278/831. HGB § 431.
33) BGB § 93.

### d) Das Dienstverhältnis.

Der § 16 des Flößereigesetzes entspricht im großen und ganzen dem § 20 des Binnenschiffahrtsgesetzes mit den Abweichungen, die sich daraus ergeben, daß der Floßführer in der Regel nur für eine bestimmte Reise, die am Ablieferungsort enden soll, angenommen wird.[34] Der § 16 bezieht sich jedoch, wie die Verweisung auf die Vorschriften der Gewerbeordnung ergibt, nur auf denjenigen Floßführer, der im Dienst des Floßeigentümers oder eines Frachtflößers steht, nicht dagegen gilt er, wenn der Floßführer die Beförderung des Floßes selbst als Frachtflößer übernommen hat.

Die Beendigung des Dienstverhältnisses ist in Abs. II des § 16 behandelt und weicht von der Regelung des Binnenschiffahrtsrechts[35] ab. Während bei der Binnenschiffahrt die Einstellung des Schiffers in der Regel ohne Rücksicht auf die Dauer der einzelnen Reisen erfolgt und das Dienstverhältnis meist durch Kündigung der einen oder anderen Seite endigt, wird der Floßführer, da seine Aufgaben mit der Ablieferung des Floßes am Bestimmungsort ihr Ende finden, in den meisten Stromgebieten nur für eine bestimmte Reise angenommen.[36] Dieser Sachlage trägt der Entwurf Rechnung, indem er vorsieht, „daß in Ermangelung einer abweichenden Vereinbarung das Dienstverhältnis des Floßführers mit der Vollendung der Reise und Ablieferung des Floßes endet."[37] Falls nicht Gegenteiliges vereinbart ist, kann daher nicht gekündigt werden, wozu auch die lange Frist des § 133a Gewerbeordnung (6 Wochen) völlig ungeeignet wäre. Deshalb fehlt auch im Flößereigesetz eine dem Binnenschiffahrtsgesetz[38] entsprechende Bestimmung. Im Entwurf war noch vorgesehen, daß der Abs. II des § 16 FlG. durch Ortsgebrauch abgeändert werden könnte. Dies wurde jedoch von der Reichstagskommission aus Angst vor Unklarheiten gestrichen. Der Abs. II wird weiterhin ergänzt durch Abs. V, der fast genau dem gleichen Absatz des § 20 Binn. Schiff.G. entspricht. So soll der Floßführer, entsprechend dem Vorbild des Seerechts, regelmäßig dann eine besondere Entschädigung erhalten, wenn vor Abschluß der Reise das Dienstverhältnis aufgehoben wird. Ob der Dienstherr des Floßführers die Beendigung des Dienstverhältnisses unter Verzicht auf sein Recht aus § 4 her-

34) so Makower-Loewe S. 346.
35) Binn.Schiff.G. § 20 Abs. IV.
36) so Mittelstein I S. 580.
37) s. Sten. Ber. S. 369.
38) Binn.Schiff.G. § 20 Abs. IV.

beigeführt hat, ist unerheblich,[39] ausgenommen der Fall, daß der Floßführer sich einer Handlung schuldig gemacht hat, die seine sofortige Entlassung rechtfertigt. Daß der Floßführer tatsächlich sofort entlassen werden muß, ist nicht nötig. Zum Ausschluß der Entschädigung genügt es vielmehr, daß der Floßführer unter Einhaltung der Kündigungsfrist des § 133 a Gewerbeordnung entlassen ist.

Die Entschädigung des Floßführers besteht in einem Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Ort, an dem er in Dienst getreten ist. Da es sich um eine Pauschalentschädigung handelt, die auf der Erwägung beruht, daß der Floßführer unterwegs nicht gleich eine neue Stellung finden wird, ist stets der betreffende Betrag zu zahlen und es kann nicht etwa statt dessen freie Heimbeförderung oder Beförderung an den Ausgangspunkt der Fahrt angeboten werden.[40]

Die Voraussetzungen, die die Parteien berechtigt, die Auflösung des Dienstverhältnisses vor der Zeit zu verlangen, bringt der Abs. III des § 16 FlG. Vor Ablauf der gesetzlichen oder vertragsmäßigen Zeit kann das Dienstverhältnis bei Vorliegen wichtiger Gründe nach den Bestimmungen der §§ 133 b bis d der Gewerbeordnung aufgelöst werden. § 133 b GewO. bestimmt, daß Floßeigentümer, Frachtflößer und Floßführer „vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit und ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist die Aufhebung des Dienstverhältnisses verlangen können, wenn ein wichtiger, nach den Umständen des Falles die Aufhebung rechtfertigender Grund vorliegt." [41] Liegen diese Voraussetzungen vor, so wird das Gericht unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalles zu entscheiden haben. Als Gründe für eine fristlose Kündigung wären zu nennen: Untüchtigkeit, Trunksucht, Verlassen des Floßes usw. Nicht dagegen kann die Entlassung erfolgen aus Gründen, die weder der Floßführer noch der Dienstherr zu vertreten haben, wie plötzliches Hochwasser, Eisgang oder sonstige Naturereignisse. Erfolgt die Entlassung des Floßführers aus Gründen des § 133 c Nr. 4 GewO. (unverschuldetes Unglück oder Krankheit), so bleibt ihm ein Anspruch auf den Lohn für die Dauer von sechs Wochen.[42]

39) vgl. Förtsch S. 78 Nr. 5.
40) s. Landgraf S. 92.
41) vgl. § 626 BGB.
42) § 133 c Abs. II GewO.

### e) Die gesetzliche Vertretungsmacht.

Die Begründung zu § 15 des Flößereigesetzes [43] führt aus, „daß für eine gesetzliche Ermächtigung des Floßführers, während der Reise Rechtsgeschäfte für den Dienstherrn abzuschließen und Verbindlichkeiten für ihn einzugehen, kein Bedürfnis bestehe." Abgesehen von der Bestellung eines Ersatzfloßführers, liegen bei der Flößerei die Verhältnisse nicht vor, die bei der Binnenschiffahrt die Anerkennung einer derartigen Vertretungsbefugnis des Schiffers angezeigt erscheinen ließen. Um alle Zweifel zu beseitigen, hat das Flößereigesetz die Vertretungsbefugnis des Floßführers ausdrücklich verneint. Ein gewisser Widerspruch scheint jedoch darin zu liegen, daß der Floßführer demnach nicht ermächtigt ist, auf der Reise Floßleute zu entlassen und anzustellen, während er für seine Person einen Stellverteter bestimmen darf. Hier hätte man, vor allem im Interesse der Disziplin und auch eines oft erforderlichen schnellen Handelns, eine dem Binnenschiffahrtsrecht entsprechende Regelung treffen sollen.

Der Floßführer kann daher auch nicht die Frachtforderung für den Dienstherrn einziehen, sondern bedarf dazu einer besonderen Vollmacht, die freilich auch in einem entsprechenden Vermerk auf dem Frachtbrief oder Lieferschein bestehen kann. Dem Floßführer etwa die gesetzliche Befugnis zur Einziehung der Frachtgelder zuzuerkennen, ist wohl schon deswegen bedenklich, weil sein Dienstverhältnis im Zweifel mit der Vollendung der Reise endigt.

Ferner ist zu bedenken, daß in jenen Fällen, in denen der Floßeigentümer selbst die Beförderung besorgt, eine eigentliche Frachtforderung überhaupt nicht vorhanden ist. Es wäre daher oft zweifelhaft, ob und in welchem Umfang der Floßführer zur Einziehung der Vergütung berechtigt ist und man müßte dem Empfänger zumuten, jedesmal eine Untersuchung anzustellen. Selbstverständlich ist in den wenigen Fällen, in denen der Floßführer selbst als Frachtflößer auftritt, er auch berechtigt, die Frachtvergütung vom Empfänger zu verlangen. Dem steht ja auch der § 15 des Flößereigesetzes nicht entgegen.

Es bliebe dann nur noch der Fall einer Geschäftsführung ohne Auftrag übrig, für den keine besonderen Vorschriften bestehen. Es kommen daher nur die allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts [44] zum Zuge. [45]

43) Sten. Ber. S. 371.
44) BGB. §§ 677 ff.
45) s. Mittelstein I S. 579/2.

## 4. Die Pflichten des Floßführers.

Für die Verpflichtungen, die dem Floßführer auferlegt sind, ist es gleichgültig, ob der Floßführer sich in dem einen oder dem anderen der bezeichneten Verhältnisse (Werk- bzw. Dienstvertrag) befindet. Die fraglichen Pflichten sind vielmehr mit der Stellung des Floßführers als solcher verbunden. Nur einzelne Bestimmungen haben ihren Inhalt nach ein Dienstverhältnis zur notwendigen Voraussetzung[46]. Seine Verantwortlichkeit für die ordnungsmäßige Ausführung seiner Obliegenheiten sowie der Kreis von Personen, denen gegenüber diese Verantwortlichkeit besteht, sind in der gleichen Weise wie im Binnenschiffahrtsrecht geregelt.

Ist die Beförderung des Floßes einem Frachtflößer übertragen, in dessen Diensten der Floßführer steht, so beschränkt sich die Haftung des Floßführers nicht auf das Verhältnis zu dem Dienstherrn, sondern besteht auch gegenüber dem Absender und dem Empfänger des Floßes sowie natürlich gegenüber der Floßmannschaft. Ist der Floßeigentümer selbst der Dienstherr, so können außer ihm auch der Empfänger und die Floßmannschaft den Floßführer wegen eines durch dessen Verschulden zugefügten Schadens unmittelbar in Anspruch nehmen.

Der Floßführer hat die Sorgfalt eines „ordentlichen Floßführers zu beachten[47]. Diese Sorgfalt ist dann verletzt, wenn er entweder die im Gesetz besonders genannten Verpflichtungen vorsätzlich oder fahrlässig nicht erfüllt[48] oder den nach den Anschauungen gewissenhafter Berufsgenossen bestehenden Pflichten schuldhaft zuwiderhandelt. Diese Sorgfaltspflicht kann natürlich auch durch Vereinbarung verschärft und gemildert werden. Nichtig ist jedoch eine Abmachung, durch welche die Haftung für Vorsatz ausgeschlossen werden soll[49] Oben wurde schon erwähnt, daß der Floßführer den an der Reise interessierten Personen haftet, wie wenn er mit ihnen in vertraglichen Beziehungen stünde.

Davon wird jedoch eine etwa begründete Haftung des Dienstherrn für seinen Floßführer nicht berührt. Vielmehr haften unter Umständen Floßführer und Dienstherr als Gesamtschuldner.[50] Die Berufung auf eine vom Dienstherrn erteilte Anweisung

46) Sten.Ber. S. 369.
47) FlG. § 2 Abs. I,
48) vgl. FlG. §§ 3–8, 12–14,
49) BGB. § 276 Abs. II,
50) vgl. Binn.Schiff.G. § 7 Abs. II, FlG. § 2 Abs. II.

entlastet den Floßführer nur unter denselben Voraussetzungen, unter denen der Schiffer sich auf eine Anweisung des Schiffseigentümers berufen kann. Eine besondere Bestimmung, daß der Dienstherr sich durch eine derartige Anweisung auch selbst verantwortlich machen kann[51]), fehlt im Flößereirecht, da hier Verhältnisse, für die sich jene Verantwortlichkeit nicht schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergäbe, gar nicht in Frage kommen. Der Floßführer haftet für jeden Schaden, der durch die Vernachlässigung seiner Berufspflicht verursacht wird, mit seinem ganzen Vermögen. Abweichendes, etwa für den Fall, daß er selbst Eigentümer des Floßes ist, kann nicht bestimmt werden.[52])

a) Pflichten des Floßführers vor Antritt der Reise.

aa): „Die Verpflichtung des Floßführers, vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Floß fest und dauerhaft verbunden, gehörig ausgerüstet und hinreichend bemannt sei, ergibt sich als eine Folgerung der allgemeinen Verbindlichkeiten des Floßführers zur sorgfältigen Warnehmung seiner Obliegenheiten."[53]) In der Reichstagskommission war ursprünglich beantragt worden, daß der Floßführer sich vor Antritt der Reise auch noch davon überzeugen müsse, daß die zum Floß verbundenen Hölzer schwimmfähig sind und daß das Floß außerdem mit einer Laufplanke und einem Rettungskahn versehen ist. Schon bei der ersten Lesung wurde es abgelehnt, Vorschriften über die Schwimmfähigkeit der Hölzer zu erlassen, da dies ja praktisch nicht durchzuführen sei. Bei der zweiten Lesung wurden dann auch die Bestimmungen über Laufplanke und Rettungskahn gestrichen.

Die genaueren Einzelheiten ergeben sich vor allem durch die Bestimmungen der Gewerbeordnung[54]), wonach der Unternehmer verpflichtet ist, die Betriebsvorrichtungen und Gerätschaften so einzurichten und zu unterhalten und den Betrieb so zu regeln, daß der Arbeiter gegen Gefahren für Leib und Gesundheit soweit geschützt ist, wie es die Natur des Betriebs gestattet. Ferner finden die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften Anwendung und schließlich bestimmen die Polizeiverordnungen für die verschiedenen Flüsse nähere Einzelheiten. Die Befolgung dieser Vorschriften wird

51) so Mittelstein I S. 566;
52) Binn.Schiff.G. § 7 Abs. III;
53) so Begründung Sten.Ber. S. 369.
54) § 120a GewO.;

von den Strompolizeibeamten überwacht und unter Umständen durch Strafe erzwungen.

Das Flößereigesetz bringt selbst noch eine positive Vorschrift[55], wonach auf dem Floß ein Schlafraum vorhanden sein muß, „wenn die Reise voraussichtlich über einen Tag hinaus dauert".

Wenn ein als eintägig angesehener Transport durch widrige Umstände, Nebel, Eisgang u. a. gegen die Absicht und das Erwarten des Floßführers sich auch die Nacht hindurch ausdehnt, darf in dem Mangel eines Schlafraumes ein Verschulden nicht gefunden werden.[56]

Im Entwurf hieß es „geeigneter" Schlafraum, doch hielt man diese Fassung nicht für überflüssig, sondern sogar für bedenklich. Die Art der Einrichtung hat sich eben nach den örtlichen Verhältnissen zu bestimmen.

Bemerkt der Floßführer derartige Mängel, so muß er von seinem Dienstherrn Abhilfe verlangen. Trifft dieser keine Anstalten hiezu, sondern fordert etwa gar den Antritt der Reise, so verletzt der Floßführer seine Sorgfaltspflicht nicht, wenn er seinem Dienstherrn gehorcht. Er ist dann weder diesem noch den anderen an der Reise Beteiligten verantwortlich, sondern kann sich auf die Anweisungen des Dienstherrn berufen[57]. Hat er allerdings den Dienstherrn nicht genügend aufgeklärt und ist daraufhin dessen Anweisungen nachgekommen, so wird selbstverständlich eine Verantwortlichkeit nicht beseitigt.

bb): Vor dem Antritt der Reise hat sich jedoch der Floßführer nicht nur mit dem Zustand des Floßes in seiner Eigenschaft als Fahrzeug zu kümmern, sondern er muß es auch als zu beförderndes Gut prüfen. Auch diese Verantwortlichkeit des Floßführers für die richtige Ablieferung der ihm übergebenen Hölzer ergibt sich eigentlich schon aus den allgemeinen Bestimmungen des Flößereigesetzes.[58] Die besonderen Vorschriften[59] haben nur den Zweck, für die Verantwortlichkeit eine sichere Grundlage zu schaffen.

In der Begründung zum Flößereigesetz[60] wird ausgeführt, daß es gebräuchlich sei, dem Floßführer, falls die Beförderung einem Frachtflößer übertragen worden ist, entweder einem vom Absender

55) § 3 Abs. II.
56) Mittelstein I S. 569;
57) FlG. § 2 Abs. II.
58) FlG. § 2;
59) FlG. § 4,
60) Sten.Ber. S. 369,

ausgestellten Frachtbrief oder statt dessen oder auch neben ihm, einen vom Frachtflößer ausgefertigten Lieferschein auszuhändigen. Im letzteren Fall muß dann der Floßführer bei Ablieferung des Floßes dem Empfänger entweder den Lieferschein übergeben oder sich darauf die Ablieferung bestätigen lassen. Auch wenn der Floßeigentümer selbst die Beförderung des Floßes übernimmt, ist es üblich, dem Floßführer einen Lieferschein mitzugeben. In manchen Gegenden hat dieser Lieferschein zum Teil auch die Bedeutung eines Konossements oder Ladescheins.[61] In diesem Fall wird die Urkunde vom Frachtflößer dem Absender ausgehändigt, von diesem indossiert und dem Empfänger übersandt. Der Floßführer erhält nur eine Abschrift der Urkunde.

In der Begründung werden diese Urkunden allgemein als Begleitpapiere bezeichnet.[62] Mit Recht weist Förtsch[63] darauf hin, daß damit nicht vorausgesetzt wird, daß die Papiere immer im Besitz des Floßführers sein müssen. Es kann sich daher nur um solche Urkunden handeln, die, wie der Frachtbrief und der Lieferschein, dazu bestimmt sind, darzutun, welche Hölzer zum Transport übergeben worden sind.[64] Es liegt im Interesse aller Beteiligten, sowohl des Eigentümers und des Frachtflößers als auch des Empfängers, daß dem Floßführer die Verpflichtung auferlegt wird, dafür zu sorgen, daß die in den genannten Urkunden enthaltenen Angaben der Wahrheit entsprechen.[65] Diese Verpflichtung bezieht sich jedoch nur auf Stückzahl und Längenmaße der Hölzer. Was die Angaben der Urkunden über Stärke, Breite, Art und Beschaffenheit anbetrifft, kann man dem Floßführer eine nähere Prüfung und Feststellung nicht zumuten. Hier wird ja auch die Gefahr einer Schädigung der beteiligten Personen bei weitem nicht so groß sein wie in dem vom Gesetz festgelegten Fällen.

Der Floßführer ist jedoch nicht verpflichtet, die Aufnahme der Angaben zu veranlassen, falls sie nicht vorliegen. Sind sie aber einmal gemacht, dann muß er sich überzeugen, daß sie tatsächlich richtig sind und im gegebenen Fall ihre Berichtigung veranlassen. Lediglich ein Protest seinerseits genügt nicht. Wird ihm die Berechtigung verweigert, dann braucht er die Reise nicht anzutreten.[66]

61) HGB. §§ 444–49.
62) Sten.Ber. S. 370;
63) Försch S. 405/4;
64) so Landgraf S. 376/10;
65) Mittelstein I S. 570b
66) s. Förtsch S. 405/5;

Verletzt der Floßführer seine Verpflichtung, so besteht die gesetzliche Vermutung, daß er die Hölzer in der Zahl und Länge, wie in den Urkunden angegeben, empfangen hat. Der Gegenbeweis nach § 292 ZPO. kann natürlich jederzeit von ihm geführt werden. Die hier vom Gesetz aufgestellte Beweisvermutung beschränkt sich aber nicht nur auf das Verhältnis des Floßführers zu den übrigen Beteiligten, sondern gilt in der gleichen Weise auch für die Haftung des Frachtflösers, in dessen Diensten der Floßführer steht[67]. Auch dieser muß daher die Angaben des Frachtbriefs oder Lieferscheins gegen sich gelten lassen.

Wird der Lieferschein etwa gar als Ladeschein im Sinn des Handelsgesetzbuches[68] verwendet, so genügt nicht einmal der Nachweis der Unrichtigkeit der Angaben, „um den Frachtflößer schlechthin von der Haftung zu befreien"[69]. In diesem Fall ist der Frachtflösser dem legitimierten Besitzer des Scheins für jeden Schaden verantwortlich, der diesem durch die von dem Frachtflöser verschuldete Unrichtigkeit der Angaben entstanden ist[70].

Die Haftung des Frachtflösers bestimmt sich nach den Regeln des Handelsgesetzbuches über das Frachtgeschäft[71]. Da sich während der Fahrt ein Borkeverlust nicht vermeiden läßt, wurde hierüber eine Ausnahme von der Regel des Handelsrechts getroffen[72]. Danach soll der Frachtflösser und auch der Floßführer für einen derartigen Verlust nur dann haften, wenn bewiesen werden kann, daß der Borkeverlust von ihnen oder von den Leuten des Frachtflößers (im Sinn des § 431 HGB.) in böswilliger Weise herbeigeführt worden ist. Unter böswilliger Handlungsweise ist außer der Arglist, derjenige Frevelmut zu verstehen, welcher die Folgen seines rechtswidrigen Verhaltens zwar nicht beabsichtigt, sich aber ihrer bewußt ist"[73].

### b) Pflichten des Floßführers während der Reise (Ersatzführer).

Es kann der Fall eintreten, daß der Floßführer kurz vor Antritt der Reise oder während dieser plötzlich verhindert wird, sei

67) s. Förtsch S. 405/6;
68) HGB. §§ 444 ff.;
69) Makower — Loewe S. 338/2.
70) s. Förtsch. S. 405/5;
71) s. im folgenden Abschnitt 7 d;
72) FlG. § 4 Abs. II;
73) RG. bei Bolze 1 Nr. 1026.

es durch Krankheit oder andere Umstände, die er nicht zu vertreten hat. Für diesen Fall bestimmt das Flößereigesetz[74], um eine Verzögerung der Reise zu vermeiden, daß der Floßführer einen Stellvertreter bestimmen kann. Diese Regelung entspricht, ebenso wie die des Binnenschiffahrtsrechts[75], der früheren Bestimmung des Seerechts[76], die jetzt in die Seemannsordnung aufgenommen ist.

Ist dem Floßführer allerdings die Möglichkeit gegeben, die Anweisungen seines Dienstherrn einzuholen, so soll er dies tun. Oft wird es jedoch nicht möglich sein oder die Antwort des Dienstherrn kann sich verspäten. In diesem Fall ist der Floßführer nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, selbst einen Vertreter zu bestellen, der die weitere Führung des Floßes übernimmt, wie wenn er vom Dienstherrn selbst angestellt worden wäre. Unterläßt der Floßführer die Bestellung eines Substituten schuldhaft, so haftet er seinem Dienstherrn nach den allgemeinen Grundsätzen. Der ursprüngliche Floßführer haftet nach der ausdrücklichen Bestimmung des Gesetzes[77] für den Ersatzführer nur insoweit, als ihn bei der Auswahl desselben ein Verschulden trifft. Diese Vorschrift ist eigentlich überflüssig, da ja allgemein im bürgerlichen Recht ein Erfüllungsgehilfe bei der Bestellung eines Substituten nur für „culpa in eligendo" einstehen muß.

Die Regelung gilt aber nicht nur für den Floßführer, der in einem Dienstverhältnis steht, sondern auch für den, der keinen Dienstherrn hat oder auch selbst Eigentümer des Floßes ist; denn besonders der Empfänger des Floßes hat ein großes Interesse daran, daß das Floß nicht liegen bleibt[78]. Deswegen ist hier dem Floßführer eine gesetzliche Vertretungsmacht eingeräumt, die er sonst nicht hat[79].

Die plötzliche Verhinderung des Floßführers kann aber unter Umständen derartig sein, daß es ihm nicht einmal mehr möglich ist, einen Ersatzführer zu bestellen, man denke etwa an Tod. Uebernimmt in diesem Fall ein Dritter tatsächlich die Führung des Floßes, ohne durch einen Vertrag dazu verpflichtig zu sein, so ist er doch nicht Floßführer im Sinn dieses Gesetzes, sondern nur Geschäftsführer ohne Auftrag. Seine Rechte und Pflichten bestimmen sich daher nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts[80].

74) FlG. § 5;
75) Binn Schiff.G. § 9;
76) HGB. § 516 Abs. II;
77) FlG. § 5 Abs. II.
78) Mittelstein I S. 572/1;
79) vgl. FlG. § 15;
80) BGB. §§ 677 ff.;

Abgesehen von der Einsetzung eines Ersatzflößers, hat der Floßführer aber auch die Pflicht, seinen Dienstherrn über sonstige Beschädigungen und Verluste während der Fahrt Nachricht zu geben[81]. Die Verpflichtung, ein Tagebuch zu führen, wie es das Seerecht vorschreibt, besteht allerdings weder im Binnenschiffahrts- noch im Flößereirecht. Sonst gilt jedoch auch für den Floßführer die Vorschrift des Seerechts[82], wonach er verpflichtet ist, seinem Dienstherrn die erforderlichen Nachrichten über den Verlauf der Reise zu geben und ihm nach deren Beendigung Rechenschaft abzulegen. Auch durch den Untergang des Floßes ist er davon nicht befreit, was eigentlich selbstverständlich ist, da ja gerade für den Fall, daß das Floß versichert war, der Versicherungsgesellschaft unverzüglich der Unfall und seine näheren Umstände mitgeteilt werden müssen, wozu die Berichte des Floßführers die wichtigste und verläßlichste Quelle bilden.

c) Pflichten des Floßführers nach Beendigung der Reise.

„Das Verhalten des Floßführers nach der Ankunft am Bestimmungsort bedarf der Regelung nicht nur für den Fall, daß ein Frachtvertrag über die Beförderung des Floßes abgeschlossen ist, sondern auch dann, wenn der Floßeigentümer selbst die Beförderung besorgt und den Floßführer angestellt hat. Deshalb wurden die fraglichen Vorschriften unter die Bestimmungen aufgenommen, die den Floßführer als solchen betreffen".[83]

Nach der Ankunft des Floßes am Ablieferungsort hat der Floßführer zwei Hauptverpflichtungen zu erfüllen.

1. Er muß die Ankunft des Floßes dem Empfänger anzeigen.[84]
2. Er hat das Floß festzulegen.[85]

aa): Der Floßführer muß dem Empfänger die Ankunft des Floßes am Ablieferungsort anzeigen, wenn er sich nicht schadensersatzpflichtig machen will.[86] Eine nähere Angabe, wann die Anzeige zu erfolgen hat, etwa „unverzüglich" oder „sofort", fehlt im Gesetzestext. Man wird dem Floßführer daher eine angemessene Zeit zugestehen müssen.

81) FlG. § 6.
82) früher HGB. § 666.
83) Sten.Ber. S. 370;
84) FlG. § 12;
85) FlG. § 13;
86) FlG. § 2;

Das Gesetz nennt als Anzeigepflichtigen den Floßführer. Mittelstein[87] ist jedoch entgegen diesem Wortlaut der Meinung, daß den Frachtflößer diese Anzeigepflicht treffe. Der § 12 Abs. 1 FlG. rede nur deshalb vom Floßführer, weil auch der Fall mit getroffen werden solle, in dem kein Frachtflößer, sondern nur ein Floßeigentümer vorhanden ist. Dabei stützt sich Mittelstein besonders auf die Ausführungen der Begründung zum Flößereigesetz[88] und verweist außerdem auf das Binnenschiffahrtsrecht[89], wo die Anzeigepflicht dem Frachtführer zufällt. Wegen der doch sehr unterschiedlichen Verhältnisse ist es aber gefährlich, Bestimmungen des Binnenschiffahrtsrechtes auf das Flößereirecht zu übertragen. Vor allem spricht hier eine Betrachtung der praktischen Auswirkungen dagegen. Der Floßführer müßte zunächst den Frachtflöser, der sich meist nicht auf dem Floß befindet, benachrichtigen und dieser selbst erst wieder dem Empfänger in Kenntnis setzen. Damit wäre aber eine ganz unnötige Verzögerung der Ablieferung verbunden, was doch dem Interesse der Beteiligten unbedingt zuwiderläuft. Man wird daher den § 12 FlG. doch wortgemäß anzulegen haben. Die Folgen dieser verschiedenen Auffassungen zeigen sich natürlich besonders bei der Haftung wegen unterlassener oder nicht rechtzeitiger Anzeige. Folgt man der Ansicht Mittelsteins, so würde in der Regel nur der Frachtflößer haften, während im anderen Fall Floßführer und Frachtflößer gesamtschuldnerisch einstehen müssen.

Ist der Empfänger nicht zu ermitteln, dann muß, wie im Binnenschiffahrts- und Seerecht[90], die Anzeige durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise erfolgen.[91] Die Kosten hierfür sind vom Absender bezw. vom Empfänger zu tragen.[92] Mittelstein[93] allerdings will sie im Anschluß an das Seerecht und entsprechend seiner obigen Ansicht dem Frachtführer, d. h. dem Frachtflößer auferlegen. Es ist aber hier ebenso, wie oben, die ganz andere Sachlage zu berücksichtigen. Im Seerecht handelt es sich um die Kosten der Lösung, in denen unter Umständen natürlich noch die Kosten einer öffentlichen Bekanntmachung enthalten sein könnnen. Damit ist aber noch in keiner Weise einzusehen, warum diese Bestimmung auch auf das Flößereirecht, das die Löschung einer Ladung gar nicht kennt, Anwendung finden sollte.

87) Mittelstein in Ehrenbergs Handbuch, Bd. 7, 1 S. 445.
88) Sten.Ber. S. 370;
89) Binn.Schiff.G. § 47 I;
90) Binn.Schiff.G. § 47 Abs. IV; HGB. § 594 Abs. II.
91) FlG. § 12 Abs. II;
92) so Makower — Loewe S. 343;
93) Mittelstein I S. 206;

bb): Die zweite Hauptverpflichtung des Floßführers ist die Festlegung des Floßes an dem vom Empfänger bezeichneten Platz[94]). Hat der Floßführer die Ankunft des Floßes angezeigt und ist der Ablieferungsplatz nicht in der Beförderungsurkunde angegeben, so muß ihm der Empfänger „rechtzeitig", d. h. ohne Verzug einen geeigneten Platz anweisen, wo der Floßführer das Floß festzulegen hat. „Hiermit ist die Ablieferung des Floßes in der Regel vollzogen"[95]). Der Platz ist nicht geeignet, wenn die Wassertiefe, die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen oder die Sperrung des Platzes durch andere Flöße oder durch Schiffe die Befolgung der erteilten Anweisung nicht erlauben"[96].)

Unter zwei Voraussetzungen ist es dem Floßführer gestattet, natürlich unter möglichster Berücksichtigung der Interessen des Empfängers, selbst einen geeigneten Platz auszusuchen. Allerdings hat er unverzüglich dem Empfänger davon Mitteilung zu machen[97]). Die Wahl des Festlegeplatzes steht dem Floßführer zu,

1. wenn die Anweisung des Empfängers nicht rechtzeitig erfolgt und
2. wenn die Anweisung zwar erteilt wird, aber der Platz ungeeignet ist[98]).

Das Gesetz gibt dem Floßführer diese Befugnis mit den Worten „er kann wählen", legt ihm also offenbar keinen Zwang auf. Trotzdem behauptet Förtsch[99]), daß die Wahl des Anlegeplatzes eine Pflicht sei, „da er ohne Festlegung weder die Ablieferung und im Fall des § 14 FlG. die Hinterlegung ausführen kann". Es ist aber trotzdem nicht einzusehen, warum dem klaren, eindeutigen Wortlaut des Gesetzes gerade das Gegenteil entnommen werden soll.

Der Floßführer darf die Wahl aber erst dann vornehmen, wenn er zuvor den Empfänger formlos aufgefordert hat, einen geeigneten Platz zu bezeichnen und wenn der Empfänger dieser Aufforderung nicht unverzüglich nachgekommen ist. Erst dann kann der Floßführer einen Platz wählen. Landgraf[100]) bestreitet, aber sicher zu Unrecht, „das Erfordernis der vorhergehenden Aufforderung des Empfängers".

94) FlG. § 13 Abs. I,
95) Sten.Ber. S. 370.
96) FlG. § 13 Abs. II,
97) FlG. § 13 Abs. III,
98) FlG. § 13 II,
99) Förtsch S. 411/5.
100) Landgraf S. 381/6,

Dieses Recht zur Wahl des Festlegeplatzes hat der Floßführer im Gegensatz zum Binnenschiffahrtsrecht auch dann, wenn der angewiesene Platz nur zeitweilig nicht frei ist[101], weil er z. B. durch andere Schiffe oder Flöße besetzt ist. Der Empfänger kann aber die Wahlbefugnis des Floßführers dadurch beseitigen, indem er von ihm verlangt, daß der Floßführer mit der Mannschaft so lange bei dem Floß bleibt, „bis das Hindernis beseitigt und das Floß an dem betreffenden Platz festgelegt ist"[102]. Dieser Anweisung muß der Floßführer Folge leisten. Die durch den Aufenthalt entstehenden Mehrkosten hat der Empfänger zu tragen.

cc): Verweigert der Empfänger die Annahme des Floßes oder ist er nicht zu ermitteln, so ist es dem Floßführer nicht gestattet, nach der Festlegung des Floßes dieses ohne Aufsicht liegen zu lassen. Aber es muß ihm die Möglichkeit gegeben werden „sich der Verpflichtung weiterer Bewachung und Beaufsichtigung zu entziehen"[103]. Aus diesem Grunde gewährt ihm das Gesetz[104] die Möglichkeit, in diesem Fall das Floß für Rechnung und Gefahr des Empfängers einem Spediteur oder einem sonstwie geeigneten Dritten zu übergeben. Eine Verpflichtung hierzu besteht allerdings für den Floßführer ebensowenig wie bei seiner Wahlbefugnis hinsichtlich des Festlegeplatzes, da auch bei längerem Warten des Floßführers dem Floßeigentümer selbst Kosten nicht entstehen.

## 5. Die Floßmannschaft.

### a) Begriff.

Die Floßmannschaft entspricht der Schiffsmannschaft. Im Gegensatz zum Binnenschiffahrtsrecht, das außerdem noch den umfassenderen Begriff der Schiffsbesatzung aufstellt, fehlt im Flößereirecht eine entsprechende Definition. Es spricht nur von der Besatzung des Floßes, während es an anderen Stellen, wo das Binnenschiffahrtsrecht die Schiffsbesatzung nennt, von Floßführer und Floßmannschaft redet[105]. Auch die Begründung wird diesem Unterschied nicht gerecht. Zu § 2 des Flößereigesetzes wird bemerkt, daß der Kreis der Personen, denen gegenüber die Verantwortlichkeit des Floßführers bestehe, in gleicher Weise wie im Binnenschiffahrtsrecht[106] geregelt sei. Noch auffälliger ist es, daß die Be-

101) FlG. § 13 IV;
102) FlG. § 13 Abs. IV.
103) Sten.Ber. S. 370;
104) FlG. § 14;
105) FlG. § 2 Abs. II, § 22 Abs. I.
106) Binn.Schiff.G. § 7;

gründung zu § 22 des Gesetzes immer von Handlungen und vom Verschulden der Floßbesatzung spricht, während der § 22 selbst tatsächlich nur den Floßführer und die Floßmannschaft nennt. Zwar wird diese Unterscheidung wohl selten von Bedeutung sein, da auf einem Floß Leute wohl kaum zu etwas anderem als zum Flößereidienst angegestellt sind. Aber „grundsätzlich muß doch an dem Unterschied zwischen Floßbesatzung und Floßmannschaft festgehalten werden"[107].

Zur Floßbesatzung gehören alle auf dem Floß angestellten Personen, außer dem Zwangslotsen[108], zur Floßmannschaft hingegen zählen nur die Personen der Floßbesatzung, welche zum Flößereidienst auf dem Floß angestellt sind, mit Ausnahme des Floßführers, der ja als Führer des Floßes ihr Vorgesetzter ist[109].

Die Floßmannschaft untersteht der Gewerbeordnung[110]. Diese Bestimmung ist ein Zusatz der Reichstagskommission, die den gleichen Zusatz auch dem Binnenschiffahrtsrecht anfügte[111]. Begründet wurde dies damit, daß „mit der hie und da noch bestehenden Auffassung, der Schiffs- bzw. Floßmann stehe in einer Art Dienstbotenverhältnis zu dem Schiffseigner bzw. dem Floßeigentümer, grandsätzlich und radikal gebrochen werden müsse". Daher untersteht auch die Floßmannschaft eines Floßeigentümers, der nicht Gewerbetreibender ist, der Gewerbeordnung.

### b) Der Dienstvertrag.

aa): Der Abschluß des Dienstvertrages ist weder durch Flößereigesetz und die Gewerbeordnung noch durch das Bürgerliche Gesetzbuch an irgend eine Form gebunden. Sein Inhalt unterliegt der freien Vereinbarung, wie es auch die Gewerbeordnung[112] noch besonders hervorhebt. Bei Minderjährigen wurde früher schon Vorlage eines Arbeitsbuches gefordert.[113] Abgeschlossen wird der Dienstvertrag mit dem Dienstherrn. Dieser kann, wie schon oben ausgeführt, entweder der Eigentümer oder der Frachtflößer sein. Da der Floßführer grundsätzlich keine gesetzliche Vertretungsmacht besitzt, kann er auch die Floßmannschaft nur mit besonderer Ermächtigung des Dienstherrn verpflichten.

107) Mittelstein I S. 582,
108) vgl. Binn.Schiff.G. § 3 Abs. II,
109) so Landgraf S. 370/6,
110) FlG. § 2 Abs. II.
111) Binn.Schiff.G. § 21 Abs. II,
112) GewO. § 105,
113) FlG. § 17 Abs. II mit GewO. § 107.

Die Bestimmung des § 18 FlG. über den Dienstantritt des Floßmannes entspricht bis auf den Satz 3 der des Binnenschiffahrtsgesetzes. Im wesentlichen lehnen sich beide Gesetze an die Seemannsordnung an. Ist der Dienstvertrag geschlossen, so hat der Floßmann, falls nichts anderes vereinbart ist, den Dienst sofort anzutreten. Um das Floß nicht der Gefahr auszusetzen, ohne vollständige Besatzung abfahren zu müssen, kann der Floßmann, der nicht innerhalb vierundzwanzig Stunden erscheint, zurückgewiesen werden. Hat der Floßmann überdies das Ausbleiben verschuldet, so kann er unter Umständen für den entstandenen Schaden (man denke an Mehraufwendungen, Verzögerung) ersatzpflichtig sein.

Ursprünglich hatte man vorgesehen, einen Floßmann, der sich dem Antritt der Reise entzieht, durch polizeilichen Zwang zur Erfüllung seiner Pflichten anzuhalten.[114] Diese Bestimmung wurde aber dann doch gestrichen, da ja die Binnenschiffahrt und besonders die Flößerei „durch elementare Einflüsse nicht in demselben Maß bedroht seien wie die Seeschiffahrt".[115]

bb): Die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts über den Dienstvertrag sind durch Spezialvorschriften ersetzt worden[116], die jedoch nur subsidiär gelten und erst eingreifen, wenn nichts anderes bestimmt ist, was ja meist nicht der Fall sein wird. Landgraf[117] vertritt sogar die Ansicht, daß Ortsgebräuche anstelle der subsidiären gesetzlichen Vorschriften heranzuziehen seien. Dies wird aber allgemein abgelehnt.[118]

Der Lohn besteht meist in Geld, kann aber auch, wenigstens zum Teil, durch die Verköstigung auf dem Floß ersetzt werden. Da der Floßmann den Vorschriften der Gewerbeordnung untersteht, gelten natürlich für ihn insbesondere deren Schutzbestimmungen, wie § 119a, wo für die Lohneinbehaltung genaue Grenzen gesetzt sind. Die Auszahlung des Lohnes hat nach dem Gesetz „am Schluß der zweiten Woche" zu erfolgen. Darunter ist nichts anderes als „nach vierzehn Tagen" zu verstehen.[119] Sehr oft wird man allerdings annehmen müssen, daß diese Vorschrift durch stillschweigende Vereinbarung abgeändert wurde, sodaß die Auszahlung des Lohnes erst nach Beendigung der Reise zu erfolgen braucht.

114) Entwurf § 18 Abs. II,
115) Sten.Ber. § 323,
116) FlG. § 20.
117) Landgraf S. 98,
118) Mittelstein I S. 114.
119) Landgraf S. 98.

cc): Die Dauer des Dienstverhältnisses eines Floßmannes bestimmt sich in erster Linie nach dem Dienstvertrag. Wenn über die Beendigung nichts vereinbart ist, kann jedoch das für den Schiffsmann geltende Kündigungsrecht[120] nicht zur Anwendung kommen, sondern das Dienstverhältnis des Floßmannes wird, ebenso wie das des Floßführers[121], durch die Vollendung der Reise und die Ablieferung des Floßes beendet. Auch hier war im Entwurf ursprünglich vorgesehen, daß die Gesetzregel durch den Ortsgebrauch abgeändert werden können. Dieser Vorschlag fand aber nicht die Billigung der Reichstagskommission.

Für die vorzeitige Entlassung wird wieder auf die Vorschriften der Gewerbeordnung verwiesen.[122] Es werden dabei „beide Teile" erwähnt, obwohl der Dienstherr gar nicht ausdrücklich genannt ist. Außerdem wird nur von der Auflösung des Dienstverhältnisses „vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit" gesprochen, obwohl auch der regelmäßige Fall, daß nämlich die Dauer des Vertrags bei Fehlen einer Vereinbarung sich nach dem Gesetz bestimmt[123], hätte erwähnt werden müssen.[124]

Außer den allgemeinen Gründen einer vorzeitigen Entlassung ist besonders der Umstand genannt, daß der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch den Eintritt des Winters verhindert wird. Nur der Eintritt des Winters kann natürlich keinen Entlassungsgrund bilden, sondern es muß der Reiseantritt oder die Fortsetzung dadurch verhindert sein.[125] Ein weiterer Grund zur Beendigung des Dienstverhältnisses, der zwar nicht ausdrücklich bezeichnet ist, sich aber notwendig aus den allgemeinen Vorschriften ergibt, ist der Untergang des Floßes. Voraussetzung ist dann natürlich, daß der Floßmann nicht auf Zeit, sondern, wie allgemein üblich, nur für die betreffende Reise angenommen war.

Wird der Floßmann seines Dienstes enthoben, ohne daß ein Grund vorliegt, der seine Entlassung rechtfertigt, so hat er einen Anspruch auf Entschädigung für die vertragsmäßige oder gesetzliche Dauer des Dienstverhältnisses und auf Ersatz der Rückreisekosten nach dem Ort seines Dienstantritts.[126]

120) Binn.Schiff.G. § 25.
121) FIG. § 16 Abs. II.
122) FIG. § 21 Abs. II.
123) FIG. § 21 Abs. I.
124) so Mittelstein I S. 585.
125) Makower — Loewe S. 350/3.
126) FIG. § 21 Abs. III.

## 6. Die Pflichten des Floßmannes.

Zu den Arbeiten der Flößerei, die der Floßmann zu verrichten hat, gehören selbstverständlich nicht nur die zur Fortbewegung des Floßes nötige Tätigkeit, sondern auch die Verrichtungen, die zur Herstellung des Floßes und gegebenenfalls zur Verbringung der Hölzer an Land erforderlich sind.[127] Das Flößereigesetz regelt die Dienstpflichten im Anschluß an die Seemannsordnung,[128] wenn auch weniger ins einzelne gehend. Als grundlegende Verpflichtung ist vorangestellt, daß der Floßmann den Anordnungen des Floßführers Folge zu leisten hat, wenn es sich um Floßdienste in der oben bezeichneten Weise handelt. Ob dabei der Dienst auf dem Floß oder am Lande stattfindet, ist belanglos. Der Floßdienst kann es aber auch unter Umständen verlangen, daß ein Floßmann einmal Arbeiten verrichten muß, für die er direkt nicht angestellt ist. So ist seine Mitwirkung bei der Verklarung im Gesetz nicht erwähnt, da hierüber die Vorschriften der Zivilprozeßordnung für ausreichend erachtet wurden.

Ein grundlegender Unterschied zur Seemannsordnung[129] besteht darin, daß dem Floßführer die Disziplinargewalt über die Floßmannschaft nicht zusteht. Er kann daher einen widerspenstigen Floßmann nicht zur Arbeit zwingen, wohl aber ist der vertragsbrüchige Floßmann nach allgemeinen Grundsätzen schadensersatzpflichtig. Wie schon oben erwähnt, war von der Reichstagskommission eine Fassung abgelehnt worden, die zur Erfüllung der Dienstpflicht einen polizeilichen Zwang vorsah.

Nach dem Wortlaut des Gesetzes muß der Floßmann die ihm übertragenen Arbeiten *jederzeit* verrichten. Er hat daher, wenn die Umstände es erfordern, auch nachts und an Sonn- und Feiertagen zu arbeiten. Dagegen gerichtete Anträge wurden bei der Beratung des Gesetzes deswegen abgelehnt, weil sie mit den Schiffahrtsverhältnissen in Widerspruch standen. Praktisch wird sich der Dienst ja meist auf den Tag beschränken, da die Flöße gewöhnlich nachts die Fahrt unterbrechen. Es können aber Notfälle eintreten, die die Arbeitsbereitschaft der Mannschaft zu jeder Zeit erfordern.

Handelt der Floßmann den Bestimmungen zuwider, so ist ein Entlassungsgrund gegeben. In der Reichstagskommission hatte man

127) vgl. Sten.Ber. S. 370.
128) S. O. §§ 32, 33
129) vgl. S. O. §§ 84 ff.

ursprünglich die Absicht, dem Floßmann ein Recht auf Urlaub und zum Verlassen des Floßes einzuräumen. Das hat man jedoch bald wieder fallen lassen und es dem Ermessen des Floßführers anheimgestellt, dies zu genehmigen oder zu versagen.

## 7. Der Floßfrachtvertrag.

### a) Begriff.

Der Floßfrachtvertrag ist eine besondere Art des gewöhnlichen Frachtvertrags, der selbst wieder zu den Werkverträgen zählt. Er bezweckt das Hinführen einer bestimmten beweglichen Sache von einem bestimmten Ort an einen anderen gegen eine Vergütung. Die eine Partei, gewöhnlich der Frachtflößer, verpflichtet sich zur Ausführung des Transports, die andere, der Absender, zur Entrichtung des Entgelts, das meist in einer Gesamtvergütung besteht. Der Floßfrachtvertrag gehört, wie Hellwig[130] nachgewiesen hat, zu den Verträgen auf Leistung an Dritte im Sinne des bürgerlichen Rechts.[131] Dies zeigt sich in seinen praktischen Auswirkungen vor allem bei der Ablieferung des Floßes.[132]

Natürlich kann von einem Frachtvertrag nicht gesprochen werden, wenn Floßtransporte nur auf Grund von Dienstverhältnissen ausgeführt werden. Das gleiche gilt auch dann, wenn dem Frachtflößer nur ein scheinbares Entgelt entrichtet wird, wie etwa Ersatz seiner Aufwendungen.

### b) Quellen des Floßfrachtvertrags.

Das Flößereigesetz als Spezialgesetz enthält keine Vorschriften, die das Frachtgeschäft unmittelbar betreffen. Dies war auch nicht nötig, da für die rechtliche Behandlung die allgemeinen Bestimmungen des Handelsrechts vollkommen ausreichen. Allerdings berühren einzelne Regelungen, die das Verhalten des Floßführers betreffen, gleichzeitig die Ausführung des vom Frachtflößer geschlossenen Vertrags und gehören daher insoweit auch zum Frachtrecht.[133] Wie schon zu Beginn ausgeführt wurde, können Lücken des Flößereigesetzes nicht durch das Binnenschiffahrtsrecht, sondern nur durch die Bestimmungen des Handels- und des bürgerlichen Rechts ergänzt werden. Für das Floßfrachtgeschäft kommen in erster Linie die

130) Hellwig S. 477 ff.
131) BGB. §§ 328 ff.
132) s. unter 7 f.
133) FlG. §§ 3 Abs. I, 4, 12, 13, 14.

Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Frachtgeschäft zur Anwendung.[134] Allerdings ist dann nötig, daß der Uebernehmer des Transports die Frachtverträge „gewerbsmäßig"[135] abschließt oder, ohne hiernach Frachtführer zu sein, als Kaufmann im Betrieb seines Handelsgewerbes die Ausführung von Floßbeförderungen übernimmt. Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, was ja selten vorkommen wird, so richtet sich das Floßfrachtgeschäft nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts. Aber auch bei Anwendung des Handelsrechts greifen die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts ergänzend ein.[136]

### c) Abschluß des Vertrags.

Ueber die Form des Abschlusses eines Frachtvertrags enthält weder das Flößereigesetz noch das Handelsgesetzbuch besondere Bestimmungen. Da der Frachtvertrag zu den Werkverträgen zählt, genügt eine formlose Vereinbarung. Der Inhalt des Floßfrachtvertrags wird fast immer in Urkunden festgelegt, die zwar grundsätzlich kein wesentliches Erfordernis des Vertrags sind, aber oft durch entsprechende Vereinbarung zu konstitutiven Urkunden erhoben werden können. Das Flößereigesetz erwähnt als Beispiel den Frachtbrief und den Lieferschein.[137] Der Lieferschein besitzt manchmal sogar die Bedeutung eines Ladescheines, besonders auf den östlichen Strömen des Reichs, „indem die Urkunde von dem Frachtflößer dem Absender ausgehändigt, von diesem indossiert und dem Empfänger übersandt wird".[138]

Der rein äußerliche Unterschied zwischen Lieferschein und Ladeschein besteht darin, daß zwar beide vom Frachtflößer ausgestellt und unterzeichnet sind, der Ladeschein jedoch dem Absender übergeben wird, während den Lieferschein der Floßführer als Legitimation erhält.

Zur rechtlichen Behandlung der „auf die Beförderung bezüglichen Urkunde"[139] stellt das Flößereigesetz einige besondere Beweisregeln auf. Diese haben den Zweck, dem Eigentümer einen besonderen Schutz gegen etwaige Benachteiligung während der Vertragsausführung zu gewährleisten, und wollen daher den Frachtflößer und Floßführer zwingen, die zur Beförderung erhaltenen Hölzer in einem bestimmten Umfang zu kontrollieren.

134) HGB. §§ 425 ff.

135) wer eine auf dauernden Erwerb gerichtete, als solche nach außen hervortretende Tätigkeit entfaltet, die nicht in Ausübung einer Kunst oder Wissenschaft besteht (Düringer-Hachenburg I S. 103/III).

136) EGHGB. Art. 2.

137) FlG. § 4 Abs. I.

138) Sten.Ber. S. 369.

139) FlG. § 4.

aa): Der Frachtbrief ist eine vom Absender ausgestellte und von ihm unterzeichnete Privaturkunde, die in der Regel alle für die Vertragsausführung wichtigen Bestimmungen enthält.[140] Er gibt dem Empfänger Kunde vom Inhalt des Frachtvertrags und es spricht eine gewisse Vermutung für die Richtigkeit seiner Angaben. Auf keinen Fall ist er jedoch ein Wertpapier[141], sondern stets nur eine Beweisurkunde. Der Frachtbrief ist eine einseitige Erklärung des Absenders über den Inhalt des Frachtvertrags und nicht das Ergebnis schriftlicher Vertragsschließung.[142]

Während der Frachtbrief im gewöhnlichen Landfrachtrecht nur die Beweiskraft einer privaten Urkunde besitzt, geht das Flößereirecht hier weiter und erkennt bei vorbehaltloser Annahme des Frachtbriefs in gewissem Umfang eine Vermutung für die Richtigkeit der Angaben und damit auch für die Uebereinstimmung von Urkunde und Frachtvertrag an. Floßführer und Frachtflößer sind verpflichtet, sich davon zu überzeugen, ob der Frachtbrief in Bezug auf Stückzahl und Länge der Hölzer richtige Angaben enthält. Versäumen sie dies oder unterlassen sie insbesondere bei falschen Angaben des Frachtbriefs die Herbeiführung der Richtigstellung, so spricht eine gesetzliche Vermutung gegen sie, d. h. es wird vermutet, daß sie die Hölzer in der Zahl und Länge erhalten haben, wie der Frachtbrief es besagt.[143] Natürlich kann der Gegenbeweis jederzeit geführt werden. „Noch weiter zu gehen und eine unbedingte Haftung unter Ausschluß des Gegenbeweises anzunehmen erscheint nicht angängig und ist auch durch das Bedürfnis nicht geboten." [144]

bb): Auch der Lieferschein steht in keiner unmittelbaren Beziehung zum Frachtvertrag. Die Begründung [145] führt aus, daß „es gebräuchlich sei, daß der Floßführer, wenn die Beförderung des Floßes einem Frachtflößer übertragen ist, entweder einen vom Absender ausgestellten Frachtbrief oder einen vom Frachtflößer ausgestellten Lieferschein erhält." Im letzteren Fall hat bei der Ablieferung des Floßes der Floßführer dem Empfänger den Lieferschein zu übergeben oder sich vom Empfänger die Ablieferung auf dem

140) HGB. § 426.
141) Wertpapier ist eine Urkunde, deren Innehabung Voraussetzung ist zur Geltendmachung des in ihr verbrieften Rechts.
142) Müller-Erzbach D. H. S. 603.
143) FlG. § 4 Abs. I.
144) Sten. Ber. S. 369.
145) Sten. Bericht S. 369.
146) HGB. § 445.

Schein bestätigen zu lassen. Der Lieferschein dient nur zur Ausweisung des Floßführers und zur Information des Empfängers. Sonst gilt für ihn das gleiche wie beim Frachtbrief.

cc): Ganz anders liegen die Verhältnisse jedoch beim Ladeschein, einem vom Frachtflöser ausgestellten Wertpapier, in dem der Absender erklärt, die zur Beförderung bestimmten Güter erhalten zu haben, und er sich verpflichtet, diese Güter dem Empfangsberechtigten auszuhändigen[146]. Dieser Ladeschein ist als Wertpapier Traditionspapier[147] und repräsentiert die in ihm aufgeführten Gegenstände.

Natürlich gilt einmal die schon bei Frachtbrief und Lieferschein bestehende Beweisvermutung, doch kann der Frachtführer, wenn es um einen an Order gestellten Ladeschein handelt, nur sehr beschränkt Einwendungen erheben. Anders liegt es allerdings beim Rekkalagerschein, da hier die allgemeinen Grundsätze über die Zession maßgebend sind[148]. Im Fall eines Inhaberlagerscheins, der bei Einverständnis der Parteien hier im Floßfrachtrecht auch anerkannt wird[149], können gegen den Inhaber wie beim Orderladeschein nur die Einwendungen erhoben werden, die die Gültigkeit der Ausstellung betreffen oder sich aus der Urkunde selbst ergeben oder unmittelbar gegen den betreffenden persönlich zustehen[150].

### d) Haftung des Frachtflößers.

Bei schuldhafter Verursachung unrichtiger Angaben haftet der Frachtflößer ohne Rücksicht auf das Ergebnis des Beweises oder Gegenbeweises in Höhe des Schadens, den der Empfangsberechtigte erlitten hat. Es genügt nicht einmal der Nachweis der Unrichtigkeit der Angaben, um den Frachtflößer schlechthin von der Haftung zu befreien. Er ist vielmehr dem legitimierten Besitzer des Scheins für den Schaden ersatzpflichtig, der diesem durch die von ihm verschuldete Unrichtigkeit der Angaben entstanden ist.[151]

### e) Die Ausführung des Vertrags.

Gewöhnlich wird der Floßfrachtvertrag mit der pünktlichen und ordnungsgemäßen Ablieferung des Floßes enden. Dies kann

147) HGB. § 450;
148) BGB. §§ 398 ff.;
149) ROHG. 25/356; Staub § 445 Anm. 3;
150) BGB. § 796.
151) s. Sten. Ber. S. 370.

jedoch manchmal durch Untergang und Beschädigung des Floßes sowie durch Verzögerung der Beförderung oder Geltendmachung eines Pfandrechts vereitelt werden, wie es das Flößereigesetz einem Dritten in zwei Fällen gewährt, einmal bei Beschädigungen durch das Floß und dann bei Ansprüchen aus einer Bergung oder Hilfeleistung.

Um auf die verschiedenen Möglichkeiten näher eingehen zu können, ist es notwendig, zunächst einmal die Rechtsstellung des Absenders bis zur Beendigung des Vertrags zu behandeln, ferner die Haftung des Frachtflößers und Floßführers wegen nicht richtiger Vertragsausführung, sei es daß das Floß untergeht, beschädigt wird oder zu spät am Bestimmungsort ankommt, und endlich die Haftung des Eigentümers für Beschädigungen durch das Floß bezw. für Ansprüche aus Bergung und Hilfeleistung.

### f) Rechtsstellung des Absenders.

Bis zur Ankunft des Floßes am Ablieferungsort bleibt der Absender grundsätzlich der Alleinberechtigte. Er kann daher jederzeit den Frachtflößer bezw. den Floßführer anweisen, die Reise zu unterbrechen, das Floß zurückzubringen oder es an einen anderen als den in der Beförderungsurkunde bezeichneten Empfänger abzuliefern.[152] Allerdings muß er dann die Mehrkosten ersetzen. Hat der Absender freilich einen Ladeschein ausgestellt, so kann er es nur gegen Rückgabe dieser Urkunde an den Frachtflößer bezw. den Floßführer.[153]

Mit der Ankunft des Floßes am Bestimmungsort zeigt sich die oben schon erwähnte Rechtsnatur des Floßfrachtvertrags als Vertrag auf Leistung an Dritte deutlich. Die absolute Verfügungsmacht des Absenders erlischt und an ihre Stelle tritt eine Befugnis, die durch das Rechtsverhältnis zwischen dem Absender und Empfänger bestimmt wird. Es handelt sich dabei wohl um eine Art Gesamtgläubigerschaft, wie wir sie auch im bürgerlichen Recht kennen.[154] Jeder von beiden kann die Leistung fordern, doch ist das Recht des Absenders stärker.[155] Der Schuldner muß natürlich nur einmal leisten.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt vollständig, wenn der Frachtflößer bezw. der Floßführer nach der Ankunft dem

152) vgl. HGB. §§ 433, 435;
153) HGB. § 447 Abs. III.
154) BGB. § 428;
155) HGB. § 435 S. 3;

Empfänger den Frachtbrief übergeben oder der Empfänger auf Auslieferung des Floßes oder Uebergabe des Frachtbriefes geklagt hat. Fügt der Floßführer dem Absender durch Vernachlässigung seiner Sorgfaltspflicht Schaden zu, dann haftet er dem Absender direkt.[156] Ereignet sich während der Fahrt ein Floßunfall, dann kann der Eigentümer den Floßführer zur Verklarung zwingen.[157] Hat der Frachtflößer selbst den Transport übernommen, so muß er die im Gesetz vorgeschriebenen Mitteilungen[158] an den Absender selbst richten, während sonst diese Pflicht bekanntlich den vom Frachtflößer angestellten Floßführer trifft. Er nimmt in diesem Fall eben die rechtliche Stellung des Floßführers ein.

## 8. Verklarung.

### a) Begriff.

Um bei Unfällen mit dem Schiff eine Verdunkelung des Sachverhalts und spätere Streitigkeiten zu vermeiden, hat das Handelsgesetzbuch[159] für das Seerecht das uralte Institut der Verklarung übernommen. Es ist dies ein eigenartiges Gerichtsverfahren, in dem der Schiffer unter Mitwirkung der Schiffsmannschaft eine Darstellung des Unfalls und der getroffenen Gegenmaßnahmen gibt und sie durch Eid bekräftigt. Durch die Verklarung soll eine feste Grundlage für alle Ersatz- und Versicherungsansprüche gebildet werden. Das Protokoll, das über das Ergebnis geführt wird, findet Verwendung als gerichtliche und außergerichtliche Beweisurkunde und unterliegt der freien Beweiswürdigung.

### b) Unterschiede zum Seerecht.

Hinsichtlich des Zwecks ist die gerichtliche Beweisaufnahme des Binnenschiffahrts- und Flößereirechts der seerechtlichen Verklarung sehr ähnlich. Doch bestehen zwischen der Verklarung des Seerechts und der des Flößereirechts einige wichtige Unterschiede:

1. Der Schiffer ist stets verpflichtet, bei Unfällen einen Antrag auf Verklarung zu stellen, der Floßführer nur auf Verlangen bestimmter Personen.
2. Im Seerecht ist grundsätzlich das Tagebuch Grundlage der Verklarung. Im Flößereirecht besteht keine Verpflichtung des Floßführers zur Führung eines derartigen Buches.

156) FIG. § 2 Abs. II,
157) FIG. § 8,
158) FIG. §§ 5, 6.
159) HGB. §§ 522–525.

3. Im Seerecht besteht nur ein beschränkter Zeugenbeweis, begrenzt auf die Mitglieder der Besatzung. Im Flößereirecht können auch andere Personen herangezogen werden.
4. Im Seerecht müssen Kapitän und die zugezogenen Personen der Schiffsbesatzung ihre Aussage beschwören. Im Flößereirecht ist dies sehr eingeschränkt.

### c) Die Verklarung im Flößereirecht.

Wird das Floß von einem Unfall betroffen, bei dem es selbst Schaden erleidet oder von ihm selbst eine Beschädigung verursacht wird, für die eine dingliche Haftung des Eigentümers mit dem Floß eintritt,[160] dann liegt es so wie bei Unfällen, die einem Schiff oder seiner Ladung zustoßen. Im Interesse aller Beteiligten muß „sofort der Sachverhalt in einem beschleunigten Verfahren festgestellt und dadurch eine zuverlässige Beurteilung der Fragen ermöglicht werden." [161]

Die im Flößereigesetz [162] festgelegte Verklarung zeigt eine erheblich freiere Gestaltung zur Sicherung des Beweises als in der Zivilprozeßordnung.[163] Da die Bestimmungen nicht erschöpfend sind, greift vor allem noch das Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit ergänzend ein.[164]

Zunächst muß natürlich ein Unfall des Floßes vorliegen und zwar muß hier der Begriff „Unfall" sehr weit gefaßt werden.

aa) Antragsberechtigt ist nur der Floßführer auf Verlangen des Dienstherrn, des Absenders oder des Empfängers[165]. Freilich kann dies nur als Regel gemeint sein, da ja auch im Seerecht, falls der Schiffer nicht fähig ist, der nächste Schiffsoffizier dazu berechtigt und verpflichtet ist. Zwar fehlt im Flößereirecht eine entsprechende Bestimmung, doch hat es auf keinen Fall strenger sein wollen, besonders da die Verklarung nicht wie im Seerecht zwingend ist. Es ist daher kein Grund vorhanden, in einem derartigen Fall „nicht auch dem Dienstherrn bezw. dem Absender oder Empfänger das Recht zuzugestehen, den Antrag auf Verklarung zu stellen. Die Formulierung des Gesetzes[166] gibt aber auch noch zu

160) FlG. §§ 22, 23.
161) Sten. Ber. S. 370;
162) FlG. §§ 8–11,
163) vgl. Sten. Ber. S. 318;
164) F. G. G. §§ 1, 2–34, 148 Abs. II,
165) FlG. § 8 Abs. I.
166) FlG. § 8 Abs. I.

erkennen, daß der Floßführer zur Beantragung der Verklarung stets berechtigt ist. Der Dienstherr kann ihm diese Befugnis nicht entziehen, da der Floßführer nicht nur die Interessen des Dienstherrn, sondern auch die der anderen Beteiligten und schließlich auch seine eigenen vertritt[167]).

Kommt der Floßführer dem Verlangen zur Stellung des Antrags nicht nach, dann macht er sich schadensersatzpflichtig[168]). Auch kann der Dienstherr ihn sofort entlassen, ohne daß dadurch die Pflicht des Floßführers zur Beantragung der Verklarung aufgehoben wird.

Der Antrag ist vom Floßführer zu stellen, falls nicht, wie oben schon ausgeführt, die anderen Beteiligten ausnahmsweise dazu berechtigt sind. Er muß schriftlich oder zu Protokoll der Geschäftsstelle erfolgen[169]). Der Antrag muß enthalten, über welchen tatsächlichen Vorgang Beweisaufnahme beantragt wird und um welchen Schaden, Dienstherrn und sonstige Beteiligte es sich handelt. Der Floßführer soll sich selbst zum Zeugnis erbieten und die in Betracht kommenden sonstigen Beweismittel anführen.

Wird der Antrag des berechtigten Antragstellers abgelehnt, dann hat er die Möglichkeit der sofortigen Beschwerde[170]). Diese kann auch jeder andere erheben, dessen Rechte durch die ablehnende Verfügung des Gerichts beeinträchtigt[171]) werden.

Wird dem Antrag stattgegeben, so ist eine Anfechtung dieser Verfügung ausgeschlossen[172]).

bb): Das Gericht, bei dem der Antrag gestellt wird, „muß jedoch so bestimmt sein, daß eine Verzögerung der Reise möglichst vermieden wird"[173]). Man hatte daher bei der Fassung der Bestimmung davon abgesehen, das dem Unfallsort am nächsten gelegene Amtsgericht vorzuschreiben, sondern dazu in der Regel das Amtsgericht des Orts bestimmt, an dem die Reise endigt. Nur wenn das Floß ohnedies am Ort des Unfalls oder einem anderen Platz so lange liegen bleiben muß, daß durch die Erledigung kein zusätzlicher Aufenthalt entsteht, kann der Floßführer den Antrag auch beim Amtsgericht dieses Ortes stellen.

167) Schaps S. 172;
168) FlG. § 2.
169) FlG. §§ 11, 13.
170) F. G. G. § 148 Abs. II;
171) F. G. G. § 20;
172) F. G. G. § 148 Abs. II S. 2;
173) Sten. Ber. S. 318;

Das Gericht hat die restliche Aufklärung des Sachverhalts herbeizuführen und damit die Ergänzung eines ungenügenden Antrags zu verlangen[174]. Eine derartige Offizialtätigkeit des Gerichts entspricht den Zweck des Verfahrens und ist schon aus dem Grund nicht zu entbehren, weil die anderen Beteiligten oft nicht in der Lage sein werden, den Verhandlungen beizuwohnen. Sie sollen zwar in der Regel in Kenntnis gesetzt werden, jedoch im Interesse einer möglichsten Beschleunigung braucht die Benachrichtigung oft nur öffentlich zu erfolgen, bei besonderer Dringlichkeit kann sie sogar völlig unterbleiben[175].

Daß der Floßführer Antragsteller und Zeuge in einer Person ist, hat seinen Grund in der besonderen Natur der Sache. Ein Recht, sein persönliches Zeugnis zu verweigern, steht dem Floßführer nicht zu. Dagegen läßt sich seine Beeidigung nicht als Regel vorschreiben. Es muß berücksichtigt werden, daß der Floßführer vielleicht oft ein Interesse daran haben kann, den Unfall und die näheren Umstände in einer ganz bestimmten Weise darzustellen. Deshalb muß es dem Ermessen des Gerichts überlassen bleiben, ob die Beeidigung der Aussagen des Floßführers stattzufinden hat oder nicht.[176] Bei der Binnenschiffahrt und Flößerei ist eine derartige Regelung umsomehr am Platz, als hier andere Auskunftspersonen außer dem Floßführer viel häufiger vorhanden sein werden als bei Unfällen von Seeschiffen auf offener See.

Ueber das Ergebnis der Verklarung muß vom Amtsgericht ein Protokoll geführt werden.[177] Allen Beteiligten soll auf Antrag gegen Gebühr eine Abschrift erteilt werden. Ueber die Beweiswürdigung findet man in der Begründung zum Flößereigesetz[178] einen Gedanken, der der heute gesetzlich festgelegten allgemeinen freien Beweiswürdigung entspricht.

cc) Besonders geregelt ist ferner noch die Frage der Gerichtskosten. Zwar gelten grundsätzlich die Bestimmungen des Gerichtskostengesetzes, vor allem was dort für die Sicherung des Beweises bestimmt ist. Doch kann nur die Hälfte der dort vorgesehenen Sätze und höchstens ein Betrag von RM. 30.— erhoben werden.[179] Diese Regelung erfolgte deshalb, weil die Werte, die bei Floßunfällen in Betracht kommen, doch eine ziemliche Höhe er-

174) FIG. § 10 Abs. IV.
175) s. Sten. Ber. S. 319;
176) FIG. § 10 Abs. II.
177) FIG. § 10 mit ZPO. § 100;
178) Sten. Ber. S. 319;
179) FIG. § 11 Abs. I.

reichen können und dann wegen der ihnen entsprechenden hohen Kosten von dem Verfahren sehr oft deshalb Abstand genommen wurde. Ein solches Verhalten wäre aber im allgemeinen Interesse sehr unerwünscht. Da das Verfahren in der Regel erst auf Antrag des Floßführers eintritt, hat dieser auch die Kosten für Rechnung des Dienstherrn zu entrichten.

### 9. Die Haftung des Eigentümers für Floßunfälle.

Der Eigentümer des Floßes haftet einer dritten, an der Beförderung völlig unbeteiligten Person dinglich mit dem Floß in zwei Fällen:

1. wegen eines Anspruchs des Dritten auf Grund einer Beschädigung durch das Floß,
2. wegen eines Anspruchs aus einer Bergung und Hilfeleistung.

#### a) Die Haftung für Beschädigungen durch das Floß.

Die Flößerei birgt zweifellos sowohl für die Schiffahrt, als auch für die an den Flußufern und im Fluß befindlichen Anlagen gewisse Gefahren in sich. Deshalb erwies sich eine gesetzliche Regelung der Haftung für Beschädigungen durch das Floß, sei es ohne oder mit Verschulden der Floßbesatzung, als unumgänglich nötig. Nach dem allgemeinen Recht fehlt es bei derartigen Unfällen meist an der Möglichkeit, irgend jemand außer den schuldigen Personen der Floßbesatzung für den Schaden verantwortlich zu machen. Frachtflößer und Floßeigentümer würden, falls sie zugleich Dienstherr der Floßmannschaft sind, nur haften, wenn sie persönlich ein Verschulden trifft. Der Floßeigentümer als solcher schlechthin könnte dagegen überhaupt nie verantwortlich gemacht werden.

Das Floß ist gewissermaßen Fahrzeug und Ladung zugleich. „Soweit es aber geeignet ist, Schaden zu stiften, kommt wesentlich nur die erstere Bedeutung in Betracht.“ [180] Wenn daher der Schiffseigentümer ohne Rücksicht darauf, ob er selbst der Schiffahrtsunternehmer ist oder nicht, für den durch das Schiff angerichteten Schaden mit dem Schiff haftet, muß auch für den Eigentümer des Floßes das gleiche gelten, da ja die Sachlage in diesem Fall eine ähnliche ist. „In der Tat kann, wer sein Material auf dem Wasser, ohne Benützung eines Schiffsgefäßes unter Umständen befördert, die

180) Sten. Ber. S. 371;

ähnlich wie die Bewegungen eines Fahrzeugs mit besonderen Gefahren für andere verbunden sind, sich nicht darüber beschweren, daß dieses Material für den Schaden, den es beim Transport anrichtet, von dem Geschädigten in Anspruch genommen wird." [181]

Heute wäre vielleicht die Haftung auch ohne die besondere Vorschrift des Flößereigesetzes als Gefährdungshaftung analog nach dem bürgerlichen Recht [182] zu begründen. In der Zeit, als das Flößereigesetz geschaffen wurde, war jedoch das Bürgerliche Gesetzbuch noch nicht in Kraft. Infolgedessen erkannte das Flößereigesetz [183] ausdrücklich eine Haftung des Floßeigentümers auch für die Beschädigungen an, die durch das Floß infolge eines Verschuldens der Floßbesatzung verursacht worden sind. Dabei ist es belanglos, ob die Besatzung im Dienst des Floßeigentümers gestanden hat oder nicht. Noch weiter zu gehen und den Floßeigentümer auch für Schäden verantwortlich zu machen, die nicht unmittelbar durch sein Floß entstanden sind, sondern in anderer Weise durch Verschulden der Floßbesatzung bei Ausführung ihrer Dienstverrichtungen verursacht wurden, erschien dagegen nicht angebracht, besonders da der Floßeigentümer, anders als der Schiffseigner, oft nicht in dem Verhältnis eines Dienstherrn zu den schuldigen Personen der Besatzung steht.

Der Floßeigentümer haftet ohne Rücksicht darauf, ob und in welchem Verhältnis er zum Floßführer und zur Floßmannschaft steht. Voraussetzung ist nur, „daß mit Willen des Floßeigentümers das Floß eine Mannschaft erhalten hat, daß also die Beförderung des Floßes ihm gegenüber nicht eine widerrechtliche ist." [184] Der Floßeigentümer haftet für Beschädigungen, die durch das Floß verursacht werden. Gemeint sind damit unmittelbar vom Floß ausgehende Wirkungen, wie bei Zusammenstößen des Floßes mit anderen Flößen und Schiffen. Ob es sich um Verletzungen oder Beschädigungen von Menschen oder Sachen handelt, ist gleichgültig.

Die Beschädigung muß durch ein Verschulden der Floßbesatzung, d. h. des Floßführers oder einer Person der Floßmannschaft verursacht werden. Dieses Verschulden muß von dem Täter in Ausführung seiner Dienstverrichtungen begangen worden sein. Es ist dies zwar nicht ausdrücklich im Gesetz bestimmt, ergibt sich aber aus den allgemeinen Rechtssätzen [185] und der Be-

181) Sten. Ber. S. 372;
182) BGB. §§ 833 ff.;
183) FlG. § 22.
184) Förtsch S. 420/5.
185) vgl. BGB. 278/831/31;

gründung zum Flößereigesetz[186]). Die Bestimmung, daß für ein Verschulden des Zwangslotsen die Haftung des Eigentümers entfällt, ist eigentlich überflüssig, da jener ja nicht zur Floßmannschaft gehört und auch kein Floßführer im Sinne des Gesetzes ist.

aa): Wie haftet der Floßeigentümer? Das Flößereigesetz[187]) bestimmt, daß „eine persönliche Verpflichtung des Eigentümers durch die Bestimmungen des § 22 nicht begründet wird". Er haftet daher nicht, wie es der gewöhnlichen Rechtsregel entspricht, mit seinem ganzen Vermögen, sondern nur mit dem „schadenstiftenden" Floß. Dieses bildet, entsprechend dem Schiffsvermögen des Schiffahrtsrechts, das „Floßvermögen", dem die auf Grund von § 22 Flößereigesetz Entschädigungsberechtigten als „Floßgläubiger" gegenüberstehen.

Da keine persönliche Verbindlichkeit des Eigentümers besteht, muß den zum Schadensersatz Berechtigten, entsprechend den Bestimmungen über den Schiffsgläubiger, ein gesetzliches Pfandrecht an dem Floß als Sicherheit gewährt werden „mit den in § 41 KO. bezeichneten Wirkungen"[188]). Gegenstand des Pfandrechts ist das Floß in dem Umfang, den es bei der Schadenszufügung hatte. Als selbständiges Floß muß jede „zu einem Ganzen verbundene, für sich schwimmende Menge von Floßhölzern angesehen werden"[189]). Dabei ist es bedeutungslos, ob das Floß vorher mit anderen Flößen zu einem Ganzen verbunden war oder später in dieser Weise verbunden wurde. Vor allem wird dadurch, auch wenn die verschiedenen Teile eines derartigen Gesamtfloßes dem gleichen Eigentümer gehören, die Haftung des Eigentümers und das Pfandrecht der Geschädigten nicht auf andere Hölzer ausgedehnt als auf diejenigen, aus denen das „schadenstiftende" Floß zur Zeit der Schadenszufügung bestand.

Das Pfandrecht ist auch gegen jeden dritten Besitzer verfolgbar, „solange das geflößte Holz noch ein geschlossenes Floß bildet."[190]) Im Entwurf war diese Verfolgbarkeit vorgesehen, „bis das geflößte Holz auf das Land gebracht ist". Dagegen wurde aber geltend gemacht, daß der Sinn des Gesetzes doch offensichtlich der sein solle, daß das Pfandrecht gegen jeden dritten Besitzer so lange verfolgt werden kann, als das Floß noch als Fahrzeug anzusprechen sei. Daher müsse bedacht werden, daß der Floßverband sehr oft

186) S. Mittelstein I S. 588/c;
187) FlG. § 23 Abs. I.
188) FlG. § 22 Abs. II S. 1;
189) Makower — Loewe S. 352;
190) FlG. § 22 Abs. II S. 2.

im Wasser gelöst und das Holz zusammen mit anderen Hölzern im Wasser aufgestapelt wird, also schon zu dieser Zeit ein Fahrzeug nicht mehr bilde[191]).

Ist das geflößte Holz dagegen an Land gebracht, so läßt es sich selbständig nur noch als Ware behandeln und von da an hat deshalb die für das gesetzliche Pfandrecht an Ladungsgütern maßgebende Vorschrift, daß die Verfolgung des Pfandrechts gegen einen gutgläubigen Erwerber ausgeschlossen ist, Anwendung zu finden[192]). Es genügt aber nicht, daß das Floß an seinem Bestimmungsort angekommen ist und, wie das oft üblich ist, bis zur Verwendung des Holzes im Wasser liegen bleibt. In diesem Fall ist das Floß immer noch als solches anzusprechen „und es fehlt an einem genügenden Grund, vor Beendigung dieses Zustandes die Rechte der Floßgläubiger zu beschränken"[193]).

Das Pfandrecht gewährt den Geschädigten nur die Befugnis, vorzugsweise Befriedigung aus dem Floß im Wege der Klage zu verlangen. Dagegen haben sie kein Recht, das Floß oder Teile desselben an sich zu nehmen oder festzuhalten.

bb) Bei Untergang des Floßes erlöschen die Ansprüche aus § 22 Flößereigesetz, da keine persönliche Haftung des Eigentümers besteht. Auch etwaige Versicherungsgelder treten nicht an die Stelle des Floßes.

Anders liegt es im Fall der Veräußerung des Floßes. Hier tritt, wenn die dingliche Haftung wegen des guten Glaubens des Erwerbers erlischt, eine persönliche Haftung des Veräußerers in Höhe des Erlöses ein.[194]) Nach der Begründung „ist er hiernach dem Schiffseigner gleichgestellt, der bei einem Verkauf des Schiffes, durch den die Pfandrechte der Schiffsgläubiger zum Erlöschen gebracht sind, das Kaufgeld eingezogen hat."[195]) Der gesetzgeberische Grundgedanke ist, daß das „Landvermögen" nicht zum Nachteil des „Floßvermögens" bereichert werden soll. Daher ist es auch ganz gleichgültig, durch wen die Veräußerung des Floßes stattfindet. Es kommt deshalb nicht auf die Einziehung eines Erlöses durch den Floßeigentümer an,[196]) sondern einzig und allein auf die Erzielung eines Erlöses für den Floßeigentümer durch Veräußerung.[197])

191) vgl. Sten.Ber. S. 372;
192) Binn.Schiff.G. § 92;
193) Sten.Ber. S. 372;
194) FlG. § 23 Abs. I S. 2;
195) Sten Ber. S. 372;
196) vgl. Binn.Schiff.G. § 113;
197) s. Förtsch S. 423 Nr. 2; Mittelstein I S. 592

cc) Die Pfandklage kann außer gegen den Eigentümer bzw. den Dritterwerber auch gegen den Floßführer gerichtet werden, solange das Floß nicht abgeliefert ist.[198] In diesem Fall ist der Floßführer Partei. Ein besonderer Gerichtsstand besteht für die Pfandklage gegen den Floßführer nicht und die Klage kann daher entweder an dessen persönlichen Gerichtsstand oder dort, wo das Floß gerade liegt, erhoben werden. Außerdem kommt noch der Gerichtsstand des Orts der Beschädigung in Betracht.[199]

Die Klage selbst geht auf Verurteilung zur Vermeidung der Zwangsvollstreckung in das Floß. Die Beschränkung muß vom Richter von Amts wegen in die Urteilsformel aufgenommen werden. Die Schadensersatzforderung verjährt in einem Jahr.[200]

Das Gesetz enthält keine Bestimmung, ob der Frachtflößer, abgesehen von der Regreßpflicht gegenüber dem Eigentümer des Floßes, auch von den Geschädigten unmittelbar für den infolge Verschuldens der Floßbesatzung durch das Floß verursachten Schaden in Anspruch genommen werden kann. Hier müssen demnach die Vorschriften des bürgerlichen und Handelsrechts zur Anwendung kommen. Bediente sich der Dienstherr der Floßbesatzung zur Erfüllung einer Verbindlichkeit gegenüber den Geschädigten, so haftet er für seine Erfüllungsgehilfen, bei außervertraglichen Schadenszufügungen für den Verrichtungsgehilfen.[201]

dd) Wird der Floßeigentümer auf Grund der dinglichen Haftung in Anspruch genommen, so steht ihm gegen den schuldigen Floßführer oder Floßmann ein Rückgriffsrecht zu. Dies wird ihm außerdem noch gegen den Frachtflößer eingeräumt.[202] Eigentlich ergibt sich dies schon aus den allgemeinen Grundsätzen des Frachtgeschäfts, die für das Rechtsverhältnis zwischen Floßeigentümer und Frachtflößer maßgebend sind. Danach haftet der Frachtführer dem Absender und dem Empfänger für jedes Verschulden seiner Leute.[203] Infolgedessen muß der Frachtflößer aus diesem Grund dem Floßeigentümer, der ja meist identisch mit dem Absender ist, den Schaden ersetzen, den dieser dadurch erleidet, daß er wegen eines Verschuldens der Floßbesatzung von den Geschädigten in Anspruch genommen wird.

198) FIG. § 22 Abs. III;
199) ZPO. § 32;
200) FIG. § 30.
201) BGB. § 278/831; HGB. § 431;
202) FIG. § 22 Abs. I S. 1;
203) HGB. § 431.

### b) Bergung und Hilfeleistung.

Befindet sich ein Floß in Gefahr oder ist es bereits so beschädigt, daß sich einzelne Teile losgelöst haben, so kann es vorkommen, daß am Transport gänzlich unbeteiligte Personen eingreifen und entweder dem in Gefahr befindlichen oder von einer Gefahr bedrohten Floß Hilfe leisten oder Teile des Floßes in Sicherheit bringen. Die aus dem Seerecht stammenden Begriffe der Bergung und Hilfeleistung wurden auch auf das Binnenschiffahrtsrecht und das Flößereirecht entsprechend übertragen.

aa) Die Bergung[204] kann nur dann vorkommen, wenn

1. ein in Gefahr befindliches Floß von der Mannschaft verlassen ist und durch die Gefahr ohne das Eingreifen Dritter der Untergang oder wenigstens eine erhebliche Beschädigung des Floßes zu erwarten ist. Hier spricht das Flößereigesetz ausnahmsweise von Floßbesatzung, während sonst immer nur der Floßführer und die Floßmannschaft genannt werden. Damit soll ausgedrückt werden, daß das Floß nicht nur von der eigentlichen Bedienungsmannschaft verlassen, sondern völlig unbemannt sein muß, wenn man von einer Bergung sprechen will.

   Die Bergung verlangt, daß das in Gefahr befindliche, von der Floßbesatzung verlassene Floß in Besitz genommen und in Sicherheit gebracht wird. Nach den Vorschriften des Seerechts[205] genügt es schon, daß das Schiff der Verfügung der Besatzung entzogen ist. Nach dem Binnenschiffahrtsrecht[206] dagegen muß das Schiff ohne menschliche Aufsicht gleichsam „eine verlorene Sache“[207] sein, die der Berger an sich nimmt. Daß die Besatzung zurückkehrt, nachdem der Berger das Schiff an sich genommen hat, ändert nichts daran. Die Verschiedenheit erklärt sich ja ohne weiteres aus den doch ziemlich unterschiedlichen Verhältnissen. Eine Ladung wie im Binnenschiffahrtsrecht wird beim Floß selten vorkommen und ist daher im Gesetz auch nicht erwähnt.
2. Die Bergung kann aber auch noch an „Teilen des Floßes, die auf dem Wasser treiben oder an das Ufer getrieben sind“, vorgenommen werden. Man muß hier als Ursache sich vor allem plötzliches Hochwasser, Eisgang und ähnliche Ereignisse denken, durch die das Floß, das ja doch nur ziemlich lose ver-

204) FlG. § 24 Abs. I,
205) HGB. § 740.
206) Binn.Schiff.G. § 93,
207) BGB. § 965,

bunden ist, auseinandergerissen wird. Diese Vorschrift wurde im Anschluß an die Reichsstrandungsordnung [208] gebildet. Hier ist es jedoch nicht notwendig, daß eine Gefahr die Ursache des Floßuntergangs war.[209]

Der Berger hat Anspruch auf den sogenannten Bergelohn.

bb) Unter Hilfeleistung versteht man die Rettung eines in Gefahr befindlichen, aber nicht von der Besatzung verlassenen Floßes durch die Hilfe dritter Personen. Auch diese Personen haben einen gesetzlichen Anspruch auf „Hilfelohn." Oft wird es vielleicht schwer sein, genau zu unterscheiden, ob nun Bergung oder Hilfeleistung vorliegt. Da aber die rechtliche Behandlung die gleiche ist, hat die Frage der Unterscheidung in der Praxis keine Bedeutung. In beiden Fällen hat der Dritte, der „Retter", wie man ihn vielleicht bezeichnen könnte, einen Anspruch auf den Berge- bezw. Hilfslohn, den man entsprechend „Rettungslohn" nennen kann. Dieser Lohn begründet, ebenso wie der Anspruch wegen Beschädigung durch das Floß, ein gesetzliches Pfandrecht am Floß des Eigentümers.

cc) Einen Anspruch auf den Lohn besitzt grundsätzlich jeder, der sich an der Rettung von Flößen bezw. Floßteilen erfolgreich beteiligt hat. Doch macht das Gesetz hier einige wichtige Ausnahmen.

Einmal haben Personen, die an der Ausführung des Transports beteiligt sind,[210] keinen Anspruch auf einen Rettungslohn. Den Grund hierfür kann man einmal darin sehen, daß es vermieden werden soll, „die Mannschaft der Versuchung auszusetzen, absichtlich eine Strandung herbeizuführen."[211] Der Hauptgrund ist jedoch ein anderer. Die Besatzung ist ja bereits auf Grund des Anstellungsvertrags verpflichtet, für die Erhaltung des Floßes und die Sicherung der Floßteile nach besten Kräften einzutreten und es widerspräche der Auffassung aller ordentlichen und gewissenhaften Menschen, wenn wegen Erfüllung ganz selbstverständlicher Dienstpflichten ein eigener Lohn gewährt würde.

Ferner kann der keinen Rettungslohn beanspruchen, „der seine Dienste aufgedrungen, insbesonders wer ohne Erlaubnis des anwesenden Floßführers das Floß betreten hat"[212]. Diese Ausdrucks-

208) R.Str.O. v. 17. Mai 1874,
209) Mittelstein I S. 593;
210) FlG. § 24 Abs. III, s. auch S.O. § 41; HGB. § 742.
211) Landgraf § 93 Anm. 12,
212) FlG. § 27 Abs. I; vgl. Binn.Schiff.G. § 96 Abs. I,

weise ist sehr unklar. Es wäre daher gut, sie der bedeutend besseren Fassung des Handelsgesetzbuches[213] anzupassen: „Wer einem Schiff gegen das ausdrückliche Verbot des Schiffers Beistand geleistet hat, kann Berge- und Hilfslohn nicht beanspruchen, es sei denn, daß das Verbot unverständig war". Der Zweck dieser Bestimmungen ist, die Einmischung fremder Personen so weit wie möglich zu verhindern, da dabei immer die Gefahr einer Unterschlagung der geretteten Gegenstände gegeben ist. Keinen Anspruch besitzt natürlich der Retter, der die Gefahr durch sein Verschulden herbeigeführt hat.

Endlich bestimmt das Flößereigesetz, daß auch der keinen Anspruch auf Berge- und Hilfslohn hat, der von den geborgenen Gegenständen dem Floßführer, dem Eigentümer oder der zuständigen Behörde nicht s o f o r t[214] Anzeige gemacht hat. Genau ausgedrückt müßte es eigentlich heißen, daß der Anspruch in diesem Fall „v e r w i r k t" [215] ist. Wird allerdings die Hilfeleistung unter Leitung der Floßbesatzung unternommen, so kann sich diese Benachrichtigung erübrigen.

dd) Häufig wird vor der Rettungshandlung auch ein V e r t r a g mit dem Rettenden abgeschlossen und der Rettungslohn als Entgelt versprochen. Ist aber der Floßführer hiezu befugt? Da es sich meist um eine eilige und dringend notwendige Maßnahme handelt, wird man es unbedingt bejahen müssen. Die Beschränkung der Vertretungsmacht des Floßführers[216] kann man hier kaum gelten lassen, da der Floßführer nicht nur den Frachtflößer, sondern in erster Linie den Eigentümer vertritt. Wegen der Dringlichkeit der Maßnahmen wird man sogar von der Verpflichtung des Floßführers zur Einholung von Verhaltungsmaßregeln[217] absehen müssen.

Im Seerecht[218] kennt man die Aenderung und unter Umständen auch die Nichtigkeitserklärung eines derartigen Vertrags. Dies tritt dann ein, wenn der Vertrag zur Zeit und unter Einfluß der Gefahr geschlossen und die Bedingungen unbillig hart sind. Das Flößereigesetz kennt diese Möglichkeit nicht und es müssen daher im gegebenen Fall die allgemeinen Rechtsgrundsätze des bürgerlichen Rechts herangezogen werden.

213) HGB. § 772 Abs. I.
214) FlG. § 27 Nr. 2,
215) Schaps S. 753,
216) FlG. § 15,
217) FlG. § 6 Abs. II,
218) HGB. § 747,

ee): Haben die Parteien die Höhe des Berge- und Hilfslohnes nicht festgelegt und können sie sich auch nachträglich darüber nicht einigen, dann muß das Gericht, an das sich die Parteien im Wege der Klage wenden, „unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen" die Höhe des Lohnes bestimmen.[219] Außer einer Vergütung der zum Zweck der Rettung gemachten Aufwendungen muß das Gericht besonders berücksichtigen den bewiesenen Eifer, die verwandte Zeit, die geleisteten Dienste, die Zahl der tätig gewesenen Personen, die Gefahr, der diese Personen, ihre Fahrzeuge oder Geräte ausgesetzt waren, sowie die Gefahr, die den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat, und der nach Abzug der Kosten verbliebene Wert derselben.[220] Nicht zum Rettungslohn gehören die Kosten und Gebühren der Behörden, der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung, Veräußerung, sowie die auf den geborgenen oder geretteten Gegenstände ruhenden Zölle.[221]

Bei der Festsetzung des Rettungslohnes ist noch zu beachten, daß der zahlende Betrag auf keinen Fall den Wert der geborgenen oder geretteten Gegenstände übersteigen darf.[222]

Bei der Beteiligung mehrerer Personen an der Rettung wird der Lohn nach Maßgabe der persönlichen und sachlichen Mitwirkung verteilt.[223] Zur Teilnahme an dieser Verteilung sind auch die Personen berechtigt, die in der gleichen Gefahr wohl Personen, aber keine Sachen gerettet haben. Wenn auch grundsätzlich für die Rettung von Menschen keine Belohnung verlangt werden kann, so soll doch derjenige, der unter Einsatz seines eigenen Lebens ein fremdes gerettet hat, vermögensrechtlich nicht schlechter gestellt werden als jener, der nur materielle Güter geborgen hat.[224] Sind daher von einem Retter Menschen gerettet worden, von einem anderen Sachen, so ist auch der, der keine Sachen geborgen hat, an der Verteilung des Lohnes mitberechtigt. Sonst wäre ja zu befürchten, „daß die Sachen gerettet, die Personen aber nicht gerettet würden".[225]

Die geretteten Menschen müssen zwar für die Vergütung nicht direkt aufkommen, doch kann auf dem Umweg über eine Geschäftsführung ohne Auftrag[226] Ersatz der Aufwendungen, die zu ihrer Rettung nötig waren, verlangt werden.

219) FIG. § 25 Abs. I.
220) FIG. § 25 Abs. IV,
221) FIG. § 25 Abs. III.
222) HGB. §§ 741 Abs. II, 745 Abs. II,
223) FIG. § 26,
224) vgl. FIG. § 26 Abs. II und HGB. § 750,
225) Landgraf S. 288. 226) BGB. §§ 683/670,

ff): Wir haben oben schon gesehen, daß dem durch das Floß Geschädigten ein Pfandrecht an dem Floß zusteht. Auch dem, der eine Bergung oder Hilfeleistung getätigt hat, werden seine Ansprüche auf den Berge- und Hilfslohn in gleicher Weise gesichert. Die rechtliche Behandlung ist dieselbe wie im Fall der Schädigung durch das Floß. Auch hier ist die Erhebung der Pfandklage notwendig. Der Retter kann abgesonderte Befriedigung verlangen. Vor Ablieferung der geretteten Gegenstände kann die Pfandklage auch gegen den Floßführer gerichtet werden.[227] Im Fall der Veräußerung haftet der Veräußerer in Höhe des Erlöses persönlich.[228] Dagegen sind im folgenden einige Unterschiede zu beachten.

gg): Richtet der Retter seine Pfandklage gegen den Floßführer, so ist das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk die Bergung oder Hilfeleistung stattgefunden hat.[229] Nach dem Wortlaut des Gesetzes scheint ein ausschließlicher Gerichtsstand vorzuliegen. Dies ist aber kaum anzunehmen. Makower-Loewe[230] verneint es ganz entschieden. Auch Mittelstein[231] nimmt nicht einen ausschließlichen, sondern nur einen besonderen Gerichtsstand an. Er verweist auf die Begründung zu dem gleichlautenden § 97 des Binnenschiffahrtsgesetzes. Die Begründung hierzu führt nämlich aus, daß „es für die Berechtigten ohne wesentlichen Nutzen sein würde, gegen den Schiffer zu klagen, wenn nicht zugleich ein besonderer Gerichtsstand für die Klage geschaffen wird; denn andernfalls bliebe es immer noch zweifelhaft, ob nicht die Klage, da sie gegen den Schiffer als den Vertreter der einzelnen Beteiligten gerichtet ist, bei den für diese zuständigen Gerichten erhoben werden müßte. Der Entwurf erklärt daher hinsichtlich der gegen den Schiffer zu erhebenden Klage das Gericht des Orts für zuständig, in dem die Bergung oder Hilfeleistung stattgefunden hat. Dieses Gericht wird ohnehin am besten in der Lage sein, die für den einzelnen Fall in Betracht kommenden Umstände zu beurteilen."[232] Förtsch[233] dagegen steht auf dem Standpunkt, daß ein ausschließlicher Gerichtsstand vorliegt. Er meint, daß der Gerichtsstand, den das Binnenschiffahrtsrecht[234] dem Ort der erfolgten Bergung oder Hilfe-

227) FlG. § 28 Abs. III;
228) FlG. § 28 Abs. II;
229) FlG. § 28 Abs. III S. 2.
230) Makower — Loewe S. 359/7;
231) Mittelstein I S. 597/2;
232) Sten. Ber. S. 353;
233) Förtsch S. 306;
234) Binn.Schiff.G. § 97 Abs. III S. 2.

leistung zuerkennt, nur für die gegen den Schiffer, nicht aber für die gegen den Eigentümer selbst gerichtete Klage gilt und aus diesem Grund offenbar ein ausschließlicher sein soll, sodaß der Schiffer nicht an seinem Wohnort belangt werden kann. Es ist aber nicht einzusehen, warum dem Wortlaut der Begründung zuwider, die sogar das Wort „besonderer" bringt, ein ausschließlicher Gerichtsstand angenommen werden soll. Der Klageberechtigte soll eben wählen können, ob er den Schiffs- bezw. Floßführer dort verklagen will, wo die Rettung stattfand, da dies sich oft als sehr praktisch erweisen wird, oder ob er am allgemeinen Gerichtsstand des Floßführers Klage erheben will, falls er z. B. selbst in der Nähe wohnt oder sich dort zur Zeit aufhält und daher eine weite Reise vermeiden möchte.

hh) Ein weiterer Unterschied zum Pfandrecht des Geschädigten zeigt sich außerdem im folgenden. Während der durch das Floß Geschädigte nur vorzugsweise Befriedigung aus dem Floß im Wege der Klage verlangen kann,[235]) hat der aus einer Bergung Berechtigte auch die Befugnis, die geborgenen Gegenstände so lange zurückzubehalten, bis eine entsprechende Sicherung geleistet wird.[236])

ii) Der bedeutendste Unterschied liegt aber darin, daß bei dem Pfandrecht des Geschädigten das ganze Floß als Sicherung dient, während hier bei der Bergung nur die geretteten Gegenstände als Pfand dienen. Eine Zurückbehaltung ist ja ohnehin nur in diesem Umfang überhaupt denkbar und ausführbar.

kk) Wurde die Gefährdung des Floßes und seine Beschädigung durch ein Verschulden der Floßbesatzung verursacht, so kann sich natürlich der Eigentümer in Höhe des Schadens, der ihm durch Ausübung eines Zurückbehaltungsrechtes oder die Geltendmachung eines Pfandrechtes erwachsen war, an die schuldigen Personen der Floßbesatzung halten. Dies wird ferner dann noch eintreten, wenn bei unverschuldetem Gefahreintritt sich die Floßbesatzung an der Rettung einzelner Floßteile nicht in einer Weise beteiligt hat, wie es entsprechend ihrer vertraglichen Dienstpflicht gefordert werden kann.

### c) Die Rangfolge der Pfandrechte.

Da außer für Bergungs- und Hilfekosten auch noch für andere Ansprüche, besonders bei Beschädigungen durch das Floß, Pfandrechte bestehen können, mußte die Reihenfolge dieser Pfand-

235) FIG. § 22 Abs. II
236) FIG. § 28 Abs. I S. 2.

rechte gesetzlich festgelegt werden.[237] Danach haben die Bergungs- und Hilfekosten, „bei denen der Gesichtspunkt der nützlichen Verwendung entscheidet“ [238] den ersten Rang. Ihnen folgen die Pfandrechte wegen Beschädigungen durch das Floß.[239] Mehrere Pfandrechte der letzteren Art stehen sich im Range gleich, während bei mehreren Pfandrechten für Rettungskosten das später entstandene dem früher begründeten vorgeht. Beide Arten von Pfandrechten haben aber den Vorrang vor allen anderen, namentlich vor dem Pfandrecht des Frachtflößers wegen Fracht und Nebenkosten.[240]

Diese Rangordnung stimmt mit der Regelung des Binnenschiffahrtsrechtes im wesentlichen überein.

### 10. Die Verjährung der Ansprüche.

Die Verjährungsvorschriften des Flößereigesetzes [241] schließen sich, sowohl was die Dauer als auch den Beginn der Verjährung betrifft, den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsrechts an.[242] Ueber die Vollendung der Verjährung und alle übrigen Umstände bringt das Flößereigesetz keine Sondervorschriften, sodaß hier die allgemeine Regelung des bürgerlichen Rechts zur Anwendung kommt.[243]

1. Die Ansprüche, die der Absender des Floßes gegen den Frachtflößer geltend machen kann wegen Verlusts, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Floßes, sind im Flößereigesetz nicht berücksichtigt, da hier die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches[244] eingreifen können und ausreichend sind. Die Verjährungsfrist ist zwar dort die gleiche, doch beginnt sie schon mit Ablauf des Tages, an dem die Beschädigung erfolgt, der Verlust des Floßes eingetreten ist oder bei verspäteter Ablieferung mit dem Ablauf des Tags, an dem die Ablieferung hätte erfolgen sollen[245]. Bei den vom Flößereigesetz behandelten Ansprüchen dagegen beginnt der Lauf der Verjährung erst mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Forderung fällig geworden ist[246].

2. In Ziffer 1 wird die Verjährung der nicht privatrechtlichen Ansprüche behandelt, wie z. B. Brücken- und Schleu-

237) FlG. § 29.
238) Sten.Ber. S. 373.
239) FlG. § 22.
240) HGB. § 440.
241) FlG. § 30.
242) vgl. Binn.Schiff.G. §§ 117, 118.
243) BGB. §§ 202 ff.
244) HGB. § 439.
245) HGB. § 414 Abs. II.
246) FlG. § 30 Abs. II.

sengelder. Durch die Einfügung des Wortes „insbesondere" in den Gesetzestext ist klar zu erkennen, daß der Gesetzgeber bei der Aufstellung die einzelnen Fälle nicht erschöpfend nennen wollte.

3. In Ziffer 2 sind die Forderungen behandelt, die aus Dienstverträgen des Floßführers und der Floßmannschaft stammen. Dazu gehören aber nicht nur die Lohnforderungen des Floßführers und der Mannschaft, sondern alle aus dem Dienstvertrag oder Gesetz sich ergebenden Forderungen, wie z. B. der Anspruch des Floßführers und der Mannschaft auf Erstattung der Rückreisekosten, wenn das Dienstverhältnis während der Reise vorzeitig beendet wurde[247]. Natürlich fallen auch die Forderungen eines Ersatzfloßführers[248] hier herein.

Schließlich ist noch an die Ansprüche des Lotsen zu denken. Im Binnenschiffahrtsrecht[249] verjähren dessen Ansprüche ebenfalls in einem Jahr, ohne Unterschied, ob es ein Zwangslotse oder ein freiwillig genommener ist. Im Flößereigesetz ist der Lotse überhaupt nicht erwähnt, da er praktisch nur selten in Anspruch genommen wird. Man müßte daher, wenn der Fall tatsächlich einmal eintreten sollte, die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches zur Ergänzung heranziehen. Danach würde sich die übliche Verjährungsfrist von einem Jahr ergeben[250].

4. Ziffer 3 und 4 behandeln die Verjährung der Ersatzansprüche wegen Beschädigung durch das Floß und wegen Bergung und Hilfeleistung. Diese Forderungen sind, wie oben erwähnt, mit einem gesetzlichen Pfandrecht gesichert. Die Verjährung ergreift nicht nur den dinglichen, sondern auch den unter Umständen an seine Stelle tretenden persönlichen Anspruch[251]. Nicht berührt wird aber der nach § 23 Abs. I Flößereigesetz bestehende persönliche Anspruch. Ob der Eigentümer oder ein Dritter im Besitz des Pfandes ist, hat keinen Einfluß. Solange jedoch der Retter von geborgenen Gegenständen diese zurückbehält, wird die Verjährung des Anspruchs, der durch das Pfand gedeckt ist, gehemmt[252]. Ansprüche wegen Beschädigungen durch ein Floß, die auf Grund des bürgerlichen Rechts erhoben werden[253], unterstehen natürlich für die Verjährung lediglich diesem Recht.

5. In Ziffer 5 schließlich ist bestimmt, daß die Forderungen des Frachtflößers wegen der Fracht einschließlich Nebengebühr und

247) FlG. § 16 Abs. V; § 21 Abs. IV.
248) FlG. § 5.
249) Binn.Schiff.G. § 117 Nr. 3.
250) HGB. §§ 754 Nr. 4, 901 Abs. I S. 1.
251) s. FlG. §§ 23 Abs. I, 28 Abs. II.
252) Förtsch S. 431.
253) FlG. § 23 Abs. II.

Auslagen auch unter die Verjährungsvorschriften des Flößereigesetzes fallen. Es handelt sich um „sämtliche Forderungen des Frachtflößers aus dem Frachtvertrag, aber auch nur um diese."[254] Die Ansprüche gegen den Frachtflößer werden hingegen nach dem Handelsgesetzbuch beurteilt[255].

### 11. Die Zuständigkeit des Reichsgerichts.

Durch § 31 Flößereigesetz wird nach dem Vorbild des § 130 des Binnenschiffahrtsgesetzes das Reichsgericht als Gericht letzter Instanz bezeichnet. Die Zuständigkeit gilt für alle bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, „in welchen durch die Klage ein Anspruch auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes geltend gemacht wird." Von den im Gesetz erwähnten Ansprüchen[256] gehören hierher:

1. Die Ansprüche der durch das Floß geschädigten Personen und der Erstattungsanspruch des Floßeigentümers gegen den Frachtflößer, Floßführer oder die Floßmannschaft,[257]
2. die Forderungen auf Bergungs- und Hilfskosten einschließlich Bergungs- und Hilfslohn,[258]
3. die Ansprüche gegen den Floßführer.[259]

Die Ansprüche des Floßführers und der Floßmannschaft gehören mit Rücksicht auf die Zuständigkeit der Arbeitsgerichte nicht hierher.

„Die Zuständigkeit für Streitigkeiten aus dem Flößereibetrieb allgemein den Kammern für Handelssachen zu übertragen, dafür liegt kein genügender Anlaß vor."[260] Soweit es sich um Streitigkeiten zwischen dem Floßeigentümer und dem Frachtflößer handelt, wird übrigens diese Zuständigkeit meistens schon dadurch begründet sein, daß der zugrundeliegende Vertrag auf Seiten beider Beteiligten ein Handelsgeschäft ist.[261]

Hervorzuheben ist noch, daß das Flößereigesetz im Gegensatz zum Binnenschiffahrtsrecht[262] nur von Klagen, nicht auch Widerklagen[263] spricht. Dies bedeutet, daß die Widerklage auf die Begründung der Zuständigkeit des Reichsgerichts ohne Einfluß ist.[264]

254) Mittelstein I S. 599.
255) HGB. §§ 414, 439.
256) FlG. § 30 Abs. I.
257) FlG. § 22 Abs. I, 23 Abs. I.
258) FlG. § 24, 28.
259) FlG. § 2.
260) Sten.Ber. S. 372.
261) s. GVG. § 101 Nr. 1.
262) Binn.Schiff.G. § 130.
263) s. ZPO. § 33. 264) Makower-Loewe S. 362.